# КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ ВНУТРЕННЯГО РОССІЙСКОЙ ИМПЕРІИ ВОДОХОДСТВА,

Между Балтійскимъ, Чернымъ, Бѣлымъ и Каспійскимъ, морями,

Служащее изъясненіемъ

изданныя

ПРИ ДЕПАРТАМЕНТѢ ВОДЯНЫХЪ КОММУНИКАЦІЙ

Гидрографическія карты.

сочиненное

ПРИ ОНОМЪ ДЕПАРТАМЕНТѢ

Секретаремъ Бахтуринымъ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ,
печатано съ дозволенія Указнаго въ типографіи Шнора,
1802 года.

ЕГО

ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ

АЛЕКСАНДРУ I,

САМОДЕРЖЦУ ВСЕРОССІЙСКОМУ,

ГОСУДАРЮ ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕМУ.

УСЕРДНѢЙШЕЕ ПРИНОШЕНІЕ.

# ПРЕДИСЛОВІЕ.

Внутреннее судоходство Государства, есть первѣйшій источникъ народной промышленности и его благоденствія.

Обширное пространство Россійской Имперіи представляетъ внимательную тому картину, — представляетъ непреложные способы водныхъ сообщеній для повсемѣстнаго внутренняго судоходства.

Большія рѣки, впадающія въ Бѣлое, Балтійское, Черное и Каспійское море — протекающія даже въ Индейской и Ледовитой океанъ, способствуютъ установленію удобныхъ соотношеній въ различные порты сихъ морей.

Сіи-то важныя соотношенія обращали со времяни цѣлаго столѣтія, особенное на себя вниманіе Россійскихъ Государей. При заложеніи Санктпетербурга, ПЕТРЪ Великій положилъ основаніе и къ соединенію морей Каспійскаго съ Балтійскимъ. — Первое лѣто царствованія АЛЕКСАНДРА I ознаменова-

но уже соединенiемъ рѣкъ Тихвинки съ Соминою; сдѣланiемъ обводнаго канала около Ладожскаго озера, между рѣкъ Сяси и Свири; и улучшенiемъ судоходства по рѣкѣ Цнѣ, посредствомъ прорѣзей въ препятствующихъ по оной мѣстахъ.

Соединенiемъ Тихвинки съ Соминою, привозимые изъ чужестранныхъ портовъ продукты къ Санктпетербургу, на обмѣнъ доставляемыхъ къ оному изъ внутри Россiи, произведенiй, будутъ сплавливаемы съ удобностiю въ низовые пристани рѣки Волги.

Учрежденный для споспѣшествованiя установленiй, внутреннихъ водяныхъ сообщенiй, Департаментъ Водяныхъ Коммуникацiй прилагаетъ всемѣрныя старанiя содѣйствовать намѣренiямъ Монарха всещедраго, истинно одушевленнаго благоденствiемъ ЕГО подданныхъ. — Изданная приономъ Департаментѣ гидрографическая карта, будетъ лестнымъ доказательствомъ его трудовъ, желаемымъ успѣхомъ увѣнчанныхъ.

Съ самаго начала своего учрежденія, Департаментъ сей, входилъ въ подробное разсмотрѣніе какъ пользы, такъ и неудобствъ, существующаго до нынѣ, между водами рѣки Волги и Санктпетербургомъ посредствомъ Вышневолоцкихъ каналовъ, воднаго сообщенія. — Сіе разсматриваніе было источникомъ новой Коммуникаціи; предназначенной еще ПЕТРОМЪ Великимъ между рѣкъ Ковжи и Вытегры, — щедрымъ предстательствомъ Императрицы МАРІИ начато между сими рѣками прокопаніе канала, который въ ознаменованіе любви Ея къ отечеству наименованъ Маріинскимъ.

Черное море посредствомъ рѣкъ Днѣпра, Двины и Нимена соединяется съ Балтійскимъ.

Пороги по Днѣпру и Двинѣ посредствомъ успѣшныя разчистки приводятся въ судоходное положеніе. — Всѣ сіи къ разпространенію Россійской промышленности клонящіяся намѣренія, были поводомъ къ сочиненію сего краткаго обо-

зрѣнія внутренняго водоходства. — Да возможетъ причина обрѣсти снисходительность почтенной публики и къ самому сочиненію.

---

# ВСТУПЛЕНІЕ.

## 1е. Коммуникація, отъ рѣки Волги и другихъ рѣкъ, къ Санктпетербургскому и Архангельскому портамъ.

Существующая до нынѣ Водяная Коммуникація между Волжскими водами и Балтійскимъ моремъ имѣющая раздѣльнымъ пунктомъ Вышневолоцкіе каналы, воспріяла начало свое съ 1711 года. Учрежденіемъ при тѣхъ каналахъ запасныхъ водохранилищъ и построеніемъ шлюзовъ, однихъ для вспомоществованія идущаго по Тверцѣ къ Вышневолоцкимъ каналамъ каравана, а другихъ, по запорѣ первыхъ, для удобнѣйшаго провода онаго чрезъ Боровицкіе пороги, сія часть водоходства доведена до такой степени, что для улучшенія оной никаковой другой искуственной помощи придумать не остается, какъ только окончаніе построенія на случай засухи Вельевскаго водопровода, которой обращеніемъ воды изъ озера Велья къ Вышнему Волочку воды послѣдняго умножитъ. Построеніе сего водопровода было еще начато въ 1779 году, но вскорѣ потомъ оставлено. — Въ 797 работа возобновлена, и послѣдующій за тѣмъ

Вышневолоцкіе каналы.

Вельевской водопроводъ.

1798 годъ, въ которомъ бывшая чрезвычайная засуха и совершенной въ Вышневолоцкихъ водохранилищахъ недостатокъ воды едва неостановили во всѣ идущія къ Санктпетербургу суда, былъ ощутительнѣйшимъ доказательствомъ, каковой пользы для сея Коммуникаціи есть построеніе того водопровода. — Но какъ польза онаго клонится единственно къ умноженію Вышневолоцкихъ водъ, а суда по выходѣ изъ оныхъ сверхъ затруднительнаго прохода чрезъ Боровицкіе пороги, претерпѣвали еще большее затрудненіе во время ходу чрезъ Ильмень озеро въ Волховъ, ибо ожиданіе благопріятнаго вѣтра причиняло каравану остановку, а не постоянство озера подвергало оный всегдашней опасности съ совершенною потерею людей и капитала сопряженной; купечество промышляющее по сему тракту водоходства согласилось добровольно давать по десяти рублей съ каждаго судна на построеніе для обходу того озера изо Мсты въ Волховъ канала; проектъ и смѣта оному сочинены были еще въ 775 году, но построеніе подъ названіемъ Новгородскаго канала начато въ 797. А прошлаго 1800 года весенній караванъ пользуясь полноводіемъ, хотя еще каналъ не вовсе былъ оконченъ, про-

Новгородской каналъ.

шелъ по оному безъ малѣйшаго затрудненія — въ теченіи текущаго 1802 года оной каналъ предположено совершенно окончить.

Сверьхъ всего вышеприписаннаго Вышневолоцкіе каналы составляющіе, какъ выше сказано, раздѣльной пунктъ сея Коммуникаціи, будучи поддерживаемы искуственными способами, несчастной случай природы, при всѣхъ возможныхъ предосторожностяхъ можетъ причинить истребленіе шлюза или какого другаго важнаго укрѣпленія, тогда вся сія Коммуникація, снабжающая Резиденцію всѣми различными припасами, состоя при одномъ пунктѣ, неминуемо пресечется по крайней мѣрѣ на нѣкоторое время; съ другой стороны сія Коммуникація, требуя ежегодно непомѣрнаго количества лѣсу на построеніе судовъ, никогда уже въ мѣста первыя своея нагрузки не возвращающихся, необходимо отъ сего истребленія лѣсовъ время отъ времени должна приходить въ упадокъ, а можетъ быть не имѣя удобства доставать лѣсъ на строеніе судовъ и вовсе прекратится, ибо Боровицкіе пороги всегда будутъ служить непреодолимымъ препятствіемъ желаемому возврату судовъ. — Всѣ сіи затрудненія

и неудобства при самомъ еще первоначальномъ заложеніи Вышневолоцкихъ каналовъ блаженныя памяти Государь Императоръ ПЕТРЪ Великій имѣлъ уже въ виду, и по симъ причинамъ старался отыскивать трактъ могущій служить всегдашнею замѣною Вышневолоцкой Коммуникаціи. — По многимъ различнымъ изысканіямъ предположилъ соединеніемъ рѣкъ Ковжи и Вытегры произвесть сіе въ дѣйство, но кончина намѣренію его воспрепятствовала. — Основываясь на семъ Государя ПЕТРА Великаго намѣреніи, въ 785 году произведены между означенными рѣками нивеллированія и изысканія, а въ прошломъ 799 году бывшій главный Директоръ Водяныхъ Коммуникацій Графъ Сиверсъ убѣжденный чрезвычайною засухою Вышневолоцкихъ водъ, представлялъ о приведеніи сего проекта въ дѣйство на Высочайшее утвержденіе, и въ томъ же году начато прокопаніе между Ковжею и Вытегрою канала подъ наименованіемъ Маріинскаго. Рѣка Ковжа окромѣ нѣкоторыхъ мѣстъ требовавшихъ малыя чистки была во всякое время уже довольно судоходна, прокопаніемъ, канала на 6 верстъ или около того разстояніемъ, долженствуетъ она соединиться съ рѣкою Вытегрою. Сей каналъ водою питаться

Маріинской каналъ.

будетъ отъ Матковера, чрезъ которое онъ проходитъ, и сіе водопиталище получитъ еще вспомоществованіе отъ большаго Ковжскаго озера, изъ котораго вода въ оное доставится посредствомъ водопровода. — Сверхъ того каналъ сей требуетъ построенія 12 шлюзовъ, изъ коихъ 7 будутъ служить для подъему судовъ отъ рѣки Ковжи къ раздѣльному пункту канала къ Матковеру, а 5 шлюзовъ для спуску къ рѣкѣ Вытегрѣ. — Сія послѣдняя рѣка потребуетъ для приведенія ея въ судоходное состояніе гораздо большія работы, нежели рѣка Ковжа; довольно важные на оной пороги требуютъ для удобнаго прохода судамъ построенія 19 шлюзовъ, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и сдѣланія обводныхъ каналовъ разстояніемъ всего около 800 саженъ. Все пространство сея Коммуникаціи требующее производства работъ, составляетъ вообще и съ соединеннымъ каналомъ до 17 верстъ. — Работа до нынѣ произведена съ успѣхомъ и прокопаніе канала съ обдѣлкою 10 верстъ рѣки Вытегры и постройкою 13 шлюзовъ уже окончены, вода въ теченіи прошлаго 1801 года въ каналъ благополучно пущена, и большая часть сея Коммуникаціи содѣлана судоходною. — Остается производство работъ для улучшенія Вытегорскихъ по-

роговъ и рѣки Ковжи потребныхъ; окончить же всѣ сіи работы и открыть совершенно по сей части судоходство предполагается къ 1805 году. — Сверьхъ ожидаемой отъ сего канала пользы, что можетъ оный служить замѣною Вышневолоцкой Коммуникаціи, оной каналъ открываетъ новый путь, всѣ суда идущія изъ Шексны къ Волгѣ не дѣлая излишняго обходу пойдутъ уже по сему тракту; а равно и Низовый караванъ не имѣя уже нужды ожидать накопленія Вышневолоцкихъ и Мстинскихъ водъ выигрывая время возпользуется новымъ же каналомъ, отъ чего Вышневолоцкая Водяная Коммуникація получитъ не малое облегченіе, а торгующимъ, открытіемъ новаго пути преподастся и новая отрасль къ распространенію торговли, ибо нынѣшняя Вышневолоцкая Коммуникація при всѣмъ наилучшемъ ея содержаніи, болѣе въ одно лѣто 4000 барокъ проводить не можетъ, а симъ самымъ и дѣлаетъ преграду распространенію судоходства. Но несравненно большую принесетъ Маріинской каналъ пользу, если послѣдуетъ столь желаемое еще ПЕТРОМЪ Великимъ соединеніе Архангельскаго порта съ Санктпетербургскимъ или Балтійскаго моря съ бѣлымъ. — Прошлаго 800 года по Высочайшему

повелѣнію были производимы по сему предмету въ различныхъ мѣстахъ нивеллированія, и отыскивали удобства соединить означенныя моря, каковое и оказалось посредствомъ Кубенскаго озера и рѣки Шексны; проектъ оному заготовленъ и департаментъ со временемъ имѣетъ въ виду произвесть сіе въ дѣйствіе. — Соединеніе сихъ знатныхъ портовъ Россійской Имперіи дѣйствительно равно полезно быть можетъ, какъ по Коммерческимъ видамъ, такъ и для скорѣйшаго и удобнѣйшаго доставленія изобильныхъ лѣсами Сѣверныхъ Губерній потребнаго Санктпетербургскому Адмиралтейству количества лѣсовъ для строенія военныхъ кораблей.

Проектъ соединенія Архангелогородскаго порта съ С. Петербургскимъ.

Послѣднія два судамъ въ ходу по Вышневолоцкой Коммуникаціи препятствія суть Волховскіе пороги и устьѣ Ладогскаго канала при Невѣ, гдѣ иногда суда противнымъ вѣтромъ удерживаемы бываютъ до двухъ недѣль. Для улучшенія Волховскихъ пороговъ начата въ прошломъ 799 году разчистка оныхъ; а для удобнаго подъему возвращающихся судовъ и устроеніе по сей рѣкѣ бечевника; для успѣшнѣйшагожъ выхода судовъ въ рѣку Неву изъ Ладогскаго канала, такъ, чтобы и

Волховскіе пороги и бечевникъ.

Новое устье канала въ Шлиссельбургѣ.

Новое устье того канала въ Ладогѣ.

въ самый противный вѣтръ могли оныя свободно быть выпускаемы, начато въ прошломъ 799 году построеніе новаго устья въ Шлиссельбургѣ, — въ 798 году окончено построеніемъ новое устье и въ Ладогѣ. — Вообще Ладогской каналъ по долговременности его существованія требуетъ ежегодныхъ важныхъ поправленій. — Сей каналъ нынѣ продолженъ отъ Волхова до рѣки Сяси подъ наименованіемъ Сясскаго канала. Проектъ сему послѣднему сочиненъ еще въ 769 году и на 3 версты былъ оконченъ, но работа остановлена, а уже возобновлена въ 799 году по представленію Графа Сиверса. — Сколько Ладогской каналъ полезенъ вообще для всѣхъ судовъ къ Санктпетербургу приходящихъ, не менѣе того и Сясской полезенъ быть можетъ для транспорту привозимыхъ изъ иностранныхъ земель къ Санктпетербургскому порту продуктовъ и товаровъ въ низовые города (поелику цѣль обѣихъ сихъ каналовъ есть обходъ Ладогскаго озера) — изъ рѣки Сяси товары сіи провозятся Тихвинкою до города сегожъ имени, а оттуда сухимъ путемъ чрезъ Переволокъ 90 верстъ разстоянія до Соминской пристани и отъ оной посредствомъ рѣкъ Чагодощи и Мологи въ Волгу, а оною и во всѣ Губерніи

Сясской каналъ.

къ ней прилегающія. — Отъ Соминской пристани иностранныхъ товаровъ во внутрь Россіи доставляется ежегодно цѣною около 2 миліоновъ — производимая разчистка прикосновенныхъ къ сей Коммуникаціи рѣкъ транспортъ сей увеличиваетъ — но великій Переволокъ между Тихвинымъ и Соминою прещитъ по нынѣ распространенію сего полезнаго судоходства — блаженныя памяти Государь ПЕТРЪ Великій прилагалъ стараніе въ отысканіи удобства къ соединенію сихъ пристаней — изысканія въ сихъ мѣстахъ повторяемы были въ 765 году Генералами Деденевымъ, Резановымъ и другими, а прошлаго 1800 года по Высочайшему повелѣнію произведены новыя нивилированія различнымъ къ сему предмѣту клонящимся пунктамъ и слѣдствія онаго утвердили удобство произвесть соединеніе означенныхъ пристаней Тихвинской и Соминской въ дѣйствіе, до чего и можно достигнуть провѣденіемъ канала на подобіе строющихся въ Англіи, и соотвѣтственнаго употребляемымъ до нынѣ по рѣкамъ Тихвинки, Сяси и Сомины судамъ; со шлюзами не болѣе 10 и 12 футъ имѣющихъ въ отверстіи, ибо для постройки шлюзовъ въ 32 фута отверстій, каковыя сообразно съ системою Вышневолоцкой

Проектъ соединенія Тихвинской пристани съ Соминскою.

Коммуникаціи при ея каналахъ строены, при сей предполагаемой Коммуникаціи не достанетъ воды, да и естественное положеніе рѣкъ сего не позволитъ — прокопаніе канала для соединенія Тихвинской и Соминской пристаней по Высочайшему Государя Императора повелѣнію въ нынѣ текущемъ 1802 году имѣетъ быть начато; кончить же работу предполагается къ 1804 году.

Проектъ для обхода Ладогскаго и Онегскаго озеръ.

Въ 1799 году при заложеніи Маріинскаго канала производили нивелированія къ изъисканію способовъ для обходу озеръ Ладогскаго отъ рѣки Сяси до Свири, и Онегскаго отъ Свири до Вытегры, дабы чрезъ сіе доставить, буде строеніе употребляемыхъ нынѣ судовъ барокъ продолжится, удобный возвратъ онымъ. — Каналъ отъ Сяси до Свири по Высочайшему повеленію въ нынѣ текущемъ 1802 году прокопаніемъ начнется.

Сѣверный Екатеринской каналъ.

Соединеніе Каспійскаго моря съ Бѣлымъ или Волги съ Сѣверною Двиною, есть также предпріятіе о которомъ еще во время царствованія ПЕТРА Великаго уже помышляли — но изыканія мѣстоположеній, естьли возможность сію Коммуникацію учредить, сколько извѣстно не прежде

предприняты какъ въ 785 году; возможность найдена и въ 786 сочиненъ сему соединенію Проектъ, а въ слѣдующемъ за тѣмъ году начата и копка канала; сей каналъ названный Сѣвернымъ Екатерининскимъ, соединилъ бы двѣ маленькія рѣчки имѣющія обѣ одинъ источникъ, болото называемое Гуменцо, лѣжащее на границахъ Пермской Губерніи и Устюжскъ — великій области; одна изъ тѣхъ рѣчекъ посредствомъ Камы сообщается съ Волгою, а другая чрезъ Вычегду съ Сѣверною Двиною. — Природа почти ни каковыхъ не представляла затрудненій; — работа была начата, но по стекшимся обстоятельствамъ каналъ сей остался не довершеннымъ, и сіе не принесло ни каковой другой выгоды какъ открытіе Сухопутной Коммуникаціи чрезъ землю до толѣ совершенно бывшею не населенною. — Сей каналъ открылъ бы однакожъ малымъ иждивеніемъ удобнѣйшій способъ къ доставленію продуктовъ къ Архангельскому порту — не только изъ Вятской Губерніи, но чрезъ посредство рѣкъ Бѣлыя изъ Уфимской а чусовыя изъ Пермской, продукты тѣхъ Губерній въ теченіи одного лѣта могли бы привозимы быть къ Архангельску; но что и болѣе дѣлаетъ оный каналъ вниманіе заслуживающимъ,

окружныя земли, а особливо около Чардины весьма изобилуютъ строевыми корабельными лѣсами, и по прочемъ такъ называемыми Листвиницею, доставленіе коихъ великою бы могло служить выгодою Архангельскому Адмиралтейству.

Соединеніе Волги съ Дономъ посредствомъ Шаты.

Равномѣрно предметомъ старанія безсмертныя памяти Государя ПЕТРА Великаго было и соединеніе рѣкъ Волги и Дона, и уже открыты были имъ двѣ отрасли сему соединенію — первая въ Низовой части Волги соединеніемъ рѣчки Камышинки съ Илавлою посредствомъ канала разстояніемъ 4хъ верстъ — вторая соединяла источникъ рѣки Дона въ 25 верстахъ выше города Епифани съ рѣчкою Шатою, впадающею въ Упу, одну изъ главнѣйшихъ отраслей рѣки Оки текущей къ Волгѣ — по сей послѣдней части было уже много и сработано; двадцать четыре шлюза изъ тесанаго извѣстковатаго камня были построены; перекопъ канала чрезъ долину Бобрики и потребное углубленіе постели рѣки Дона были сдѣланы — какая же была причина столь далеко заведенное производство работы остановить, совершенно, неизвѣстно; приводятъ отъ части причиною недостатокъ воды; но природа представ-

ляя долину Бобрики изъ чего сдѣлать для сего, внутренняго водоходства величайшій запасный резервоаръ воды, должно думать, что приостановленію сея работы, существуютъ другія какія ни есть важнѣйшія причины — Гидрографія мѣстнаго положенія непозволитъ употреблять при сей части водоходства, суда болѣе какъ отъ 70 до 90 футъ длины, 14 футъ ширины и не болѣе требующихъ съ полнымъ грузомъ въ ходу воды какъ только 3 фута — другая часть соединенія рѣкъ Волги и Дона посредствомъ Камышенки и Илавли, также была начата и довольно по оной посработано — недостатокъ въ водѣ при семъ послѣднемъ пунктѣ оказывается гораздо чувствительнѣе — предполагалось предъ симъ для сего канала раздѣльный пунктъ искать при истокахъ рѣчки Камышенки — но оныя едва имѣютъ столько воды, чтобы достаточно выполнить требуемый расходъ рѣкою — Илавла же рѣка будучи 50 футами выше горизонта воды рѣки Волги, при хорошемъ распоряженіи, можно будетъ учредить раздѣльный пунктъ при оной сдѣланіемъ тамъ потребнаго резервоара; но при томъ нужно будетъ и проходящія суда принудить собираться караванами, дабы проходили они Каналъ всегда

Другое соединеніе означенныхъ рѣкъ посредствомъ Камышинки и Илавли.

въ нѣкоторомъ количествѣ, а безъ того воды для поднятія оныхъ будетъ недостаточно — все сіе есть слѣдствіе учиненнаго однимъ изъ членовъ Департамента свидѣтельства тѣхъ мѣстъ, въ проѣздъ его по онымъ въ 796 году. —

## IIe. Коммуникація между Чернымъ и Балтійскимъ морями.

При послѣднемъ присоединеніи къ Россійской державѣ Польскихъ краевъ найденъ между прочими бумагами проектъ соединенію рѣкъ Днѣпра и Двины посредствомъ Уллы и Березины сочиненный однимъ изъ Польскихъ инженеровъ, по разсмотрѣніи коего увидѣли возможность, а потому и были учинены на мѣстѣ изысканія и свидѣтельства, въ слѣдствіе которыхъ оказалось, что изъ всѣхъ проектовъ клонящихся къ соединенію Днѣпра съ Двиною, оной посредствомъ Уллы и Березины есть удобнѣйшій и легчайшій. — Господинъ дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Графъ Сиверсъ бывъ назначенъ для разсмотрѣнія сего проекта, слѣдствія своихъ соображеній представилъ на Высочайшее утвержденіе и приведеніе въ дѣйствіе сего проекта, въ сходствіе Имяннаго Указа

начато въ 799 году подъ наименованіемъ Березинскаго канала — польза онаго клонится къ усовершенствованію Коммерціи краевъ Бѣлороссійской Малороссійской и отъ части прочихъ Южныхъ Губерній — всю сію работу кончить предполагается къ 1805 году — 16 лѣтъ тому назадъ производили изысканія для установленія водоходнаго канала между рѣками Днѣпромъ и Двиною въ окружностяхъ Орши и Бабиновичей, но сей проектъ хотя и представлялъ для приведенія его въ дѣйство возможность, но однако требовалъ гораздо большей издержки, и не имѣлъ таковыхъ удобностей каковыя Березинской представляетъ.

Березинской каналъ.

Обильныя края Губерній Подольской, Волынской, Минской и Литовской, обратили на себя вниманіе и бывшаго Польскаго правленія. — Гетманъ Огинскій началъ прокопаніе канала, дабы посредствомъ рѣкъ Щары и Яцольды соединить рѣки Днѣпръ и Нименъ — а оными Черное море съ Балтійскимъ — но сія работа не довѣршена. Бывшій Главный Директоръ Водяныхъ Коммуникацій Графъ Сиверсъ убѣжденный очевидною пользою сего канала, и спрашивалъ Высочайшее повѣленіе на окончаніе онаго, и работа въ 798 году

Огинской каналъ.

возобновлена; окончить же оной каналъ предполагается къ 1803 году. — Симъ открытіемъ не только что оживятся вышеупомянутыя Губерніи, но оный будетъ служить величайшимъ удобствомъ и для пограничныхъ изъ внутри Россіи воинскихъ транспортовъ, а паче польза онаго увеличится, естли соединеніе сіе послѣдуетъ другимъ между Нименомъ и Двиною — проектъ сему послѣднему, равно и планы со смѣтами Господиномъ Инженеръ-Генераломъ де Виттѣ по Высочайшему повѣленію заготовленъ; соединеніе сіе предполагается произвесть посредствомъ рѣкъ Невежи и Лавенны — одно воззрѣніе на карты означенныхъ Губерній, а равно Лифляндской и Литовской достаточно, чтобъ показать всю важность онаго, ибо не только что землепашество и торговля получатъ отъ сего новую силу, но и всѣ продукты богатыхъ краевъ Курляндіи, Литвы и даже Губерній позадъ Огинскаго канала лѣжащихъ, нынѣ большею частію провозимыя въ Прусскія области и чрезъ то обогащающія города Кенигсбергъ, Мемель, Пилау и Таможенными сборами доставляющія выгоду сосѣдственной державѣ, обратятся посредствомъ сихъ каналовъ къ портамъ Ковнѣ или Ригѣ, а Россійскія тѣхъ

Проектъ соединенія Нимена съ Двиною посредствомъ Невежи и Лавенны.

мѣстъ торговцы, получатъ ту выгоду, что открытіемъ сихъ путей продукты свои и товары будутъ продавать иностранцу въ портѣ своего государства, а не чрезъ посредство купцовъ другія державы. —

Днѣпровскія пороги.

Для усовершенствованія Южнаго судоходства производится съ успѣхомъ разсчистка Днѣпровскихъ пороговъ. — Въ мѣстахъ болѣе затрудненій представляющихъ, какъ то въ Ненасытецкомъ порогѣ принуждены были прибѣгнуть къ помощи шлюзовъ, которыя и предполагается построить при сдѣланномъ обводномъ около означеннаго порога каналѣ — и нынѣ симъ построеніемъ занимаются — можно надѣяться, что чрезъ не многіе годы работа доведена будетъ до желаемой цѣли и подъемъ судовъ начнется съ успѣхомъ — сіе тѣмъ болѣе желательно, что Губерніи въ Польшѣ лѣжащія претерпѣваютъ крайней недостатокъ въ соли и принужденныя покупать оную за несноснѣйшую плату, получатъ чрезъ сдѣланіе удобнаго подъему по Днѣпру судовъ, весьма ощутительную выгоду доставленіемъ оныя изъ Крымскихъ и Кинбургскія сольницъ — въ прочемъ желательно бы было, дабы для сея части

заводимаго водоходства заблаговремянно были придуманы приличныя конструкціи суда, ибо употребляемыя нынѣ байдаки почти столько же непрочны какъ и барки употребляемыя по Вышневолоцкой Коммуникаціи. — Равномѣрно и по рѣкѣ Днѣстру произведена разчистка Ямпольскаго порога, единственное мѣсто представлявшее затрудненіе судовому ходу во время высокихъ и среднихъ водъ по сей рѣкѣ; для повороту судовъ занимаются нынѣ и устроеніемъ бечевника; дворянство Подольской Губерніи учинило уже опытъ въ нынѣшнее лѣто первому судоходству по сей рѣкѣ вверхъ — оно будетъ полезно для доставленія продуктовъ тамошняго края къ портамъ Чернаго моря, а чрезъ возвратъ судовъ, Подольская Губернія будетъ получать соль, которую нынѣ покупаютъ тамошнія жители изъ Молдавіи и Галиціи за весьма несносную цѣну, и къ тому же на серебряную стараго дѣла монету, но и то единственно рублями.

Рѣка Днѣстръ.

Въ заключеніе всего вышеписаннаго долгомъ поставляется присовокупить, что департаментъ Водяныхъ Коммуникацій имѣетъ въ виду всегдашнею обязанность изыскивать всѣ способы къ рас-

пространенію судоходства и доставленію оному всякаго облегченія, почитаетъ за нужное продолжить изысканія по различнымъ мѣстнымъ положеніямъ ему доселѣ еще по новости его заведенія неизвѣстнымъ.

## ОТДѢЛЕНІЕ I.

## Воды текущія отъ рѣки Волги и впадающія въ оную, къ Санктпетербургу.

### Система Вышневолоцкой Водяной Коммуникаціи.

Рѣка Волга главнѣйшая отрасль всея оныя Коммуникаціи.

Въ верхнюю часть рѣки Волги впадаютъ рѣки:

Вазуза — оною доставляетъ отъ 120 до 150 барокъ.

Гжать — изъ оной выходитъ ежегодно до 600 барокъ.

Тверца — главнѣйшій трактъ судоотправленія къ Вышнему Волочку — по оной проходитъ до 6000 различныхъ судовъ.

Мединка — малая отрасль, на которой строит-

ся нѣкоторое количество барокъ для распродажи въ Рыбномъ.

Молога — побочный трактъ судоотправленія изъ Волги къ Санктпетербургу посредствомъ рѣкъ Чагодощи Горюни и Сомины — оттоль переволокъ 90 верстъ къ Тихвину — симъ путемъ отправляется отъ 200 до 260 судовъ — въ нынѣшнемъ году начато будетъ прокопаніе канала для соединенія пристаней Тихвинской и Соминской — и можно на вѣрное полагать, что сія отрасль судоходства въ непродолжительномъ времяни чувствительно размножится.

Шексна — другая побочная отрасль судоотправленія отъ Волги къ Санктпетербургу посредствомъ Бѣло озера и Ковжи до Бадожской пристани — оттоль былъ переволокъ къ рѣкѣ Вытегрѣ — отъ оной озеромъ Онежскимъ, рѣкою Свирью и Ладожскимъ озеромъ въ Нѣву — сія отрасль учинится по совершеніи канала Маріинскаго главнѣйшимъ доставленіемъ продуктовъ къ Санктпетербургу.

Маленькія рѣки къ сей части рѣки Волги прикосновенныя.

Сестра

Соша

Катоpосла

Кострома

Унша

Веллуга — доставленіе изъ оныхъ рѣкъ малое — но ежегодно строится при оныхъ для проходящаго къ Санктпетербургу каравана отъ двухъ до 3000 судовъ.

Въ Низовую часть Волги текутъ рѣки:

Ока — по сей рѣкѣ отправляется къ нижнему Новугороду ежегодно съ грузомъ до 2000 различныхъ судовъ — оныя суда имѣющія отъ 16 до 27 саженъ длины и отъ 3, 4 и до 6 саженъ ширины и подымающія отъ 25 и до 45000 пудовъ, могутъ служить отъ 4 до 8 лѣтъ. — Предполагаютъ, что имѣется удобство соединить верхнію часть рѣки Оки съ Десною текущею въ Днѣпръ — сіе тѣмъ болѣе желательно, что таковымъ соединеніемъ изъ изобильныхъ краевъ Малорос-

сійскихъ Губерній было бы доставляемо знатное количество хлѣба къ Санктпетербургу и Москвѣ.

Рѣки текущія въ Оку.

Упа и Шата — въ Тульской Губерніи.

Шату во время царствованія ПЕТРА Великаго предполагалось соединить съ Дономъ — для учрежденія судоходства между Азовскимъ и Чернымъ моремъ съ водами къ системѣ рѣки Волги прикосновенными.

Москва — въ Московской Губерніи.

Мокша — въ Пензенской Губерніи, — изъ впадающей въ оную рѣки Цны (въ Тамбовской Губерніи). Отъ города Моршанска доставляется ежегодно до 500,000 кулей зерна и довольно знатное количество другаго товара, какъ то: сала, и прочаго. — Въ нынѣшнемъ году для улучшенія сего судоходства приняты по Высочайшему повелѣнію надлежащія мѣры прокопаніемъ обводныхъ, около вредящихъ судоходству по рѣкѣ Цнѣ мѣстъ каналовъ.

Клязма — Володимерской Губерніи.

Другія не толь знатныя рѣки суть:

Нара

Протва

Осетръ

Прона

Угра

Выса

Жиздра

Нугра

Зуша

Романовка и

Тишъ.

## Продолженіе росписанія судоходныхъ рѣкъ текущихъ къ низовой Волгѣ.

Сура — оною рѣкою доставляется къ нижнему Нову городу знатное количество продуктовъ изъ Губерній Пензенской, Саратовской и Симбирской.

Кама — сею рѣкою производится вывозъ продуктовъ изъ Губерній Вятской и Пермской, и посредствомъ побочныхъ отраслей.

Чусовыя

Уфы

Бѣлыя и

Вятки

Почти изъ всея Сибири.

Въ 1786 году предполагалось посредствомъ рѣки Камы сообщитъ воды рѣки Волги съ Сѣверною Двиною. Начато было прокопаніе канала — но по стекшимся различнымъ обстоятельствамъ работа была приостановлена.

Самара — сею рѣкою суда приходятъ къ нижнему Новугороду изъ Оренбургской Губерніи — большею частію доставляется отъ толѣ соль.

Камышенка — маленькая рѣчка — сдѣлавшаяся знаменитою, что Государь ПЕТРЪ Великій посредствомъ оныя предполагалъ произвесть соединеніе низовыя части рѣки Волги съ Дономъ — каналъ между сею рѣкою и Илавлою текущею къ Дону, былъ начатъ — но въ послѣдствіи времяни работа оставлена.

Главнѣйшее судоотправленіе отъ рѣки Волги къ Санктпетербургу производится какъ выше сказано посредствомъ рѣки Тверцы къ раздѣльному пункту всея системы сего водоходства Вышневолоцкимъ каналамъ, изъ которыхъ суда проходятъ въ рѣку Мсту — проплываютъ Боровицкія пороги — и вступаютъ въ Ильмень озеро.

Рѣка Мста — пороги сея рѣки извѣстные подъ

общимъ названіемъ Боровицкихъ, сверьхъ причиняемаго запрудненія и даже не рѣдко вреда судоходству сея системы — будутъ служить всегдашнею препоною желаемому возврату судовъ къ мѣстамъ гдѣ оныя грузились.

Рѣки впадающіе во Мсту суть:

Валдайка.

Холова — по онымъ судоходство бываетъ только вѣсною — но весьма малое.

Уверь — при оной построено главнѣйшее водохранилище для снабженія водою рѣки Мсты.

Березайка и Кемка — при сихъ рѣчкахъ также построены для накопленія водъ бейшлоты.

Велья<br>Сорода<br>Леда<br>Колода. } во время полыхъ водъ сплавливаютъ по онымъ нѣкоторое количество лѣсу.

Озеро Ильмень — въ оное озеро окромѣ рѣки Мсты впадаютъ еще судоходныя рѣки:

Ловать —

Пола — и впадающая въ оную Явань — изъ сихъ рѣкъ отправляется ежегодно до 300 барокъ, которыя должны проходить чрезъ Ильмень озеро въ волховъ.

Весьма уже давно существуетъ проектъ соединить рѣку Полу съ озеромъ Селигеромъ, дабы открытіемъ удобнѣйшаго тракта судоплаванію отъ рѣки Волги къ Санктпетербургу, избѣгнуть затрудненій Боровицкими порогами представляемыхъ. Гидрографическія изысканія на мѣстѣ инженеромъ Пери въ 1711 году учиненныя — сему проекту не весьма благопріятствовали — Генералъ-фельдцейхмейстеръ Вильбоа — предполагалъ, что нашелъ желаемую возможность учредить сей трактъ водоходства, но проектъ его по повѣленію Правительствующаго Сената бывъ разсматриваемъ, отвергнутъ — а прибегли для установленія, замѣняющаго трактъ Вышневолоцкой, водоходства, къ другому проекту Генерала Деденева — предназначавшаго соединить посредствомъ канала 76 верстъ разстоянія и при помощи 13 шлюзовъ большею частію цѣпныхъ (такъ, что нѣкоторыя назначились о четырехъ и пяти дворахъ) Колпу съ Шексною (смотри ниже Тихвинское и Соминское водоходство.)

Для отвращенія отъ части опасностей судоплаванію по озеру Ильменю, изъ рѣки Мсты въ Волховъ прокопанъ каналъ, и нынѣ суда изо Мсты проходятъ уже въ Волховъ симъ каналомъ наименованнымъ Новгородскимъ.

Рѣка Волховъ — представляетъ также нѣкоторыя судоходству затрудненія — пороги ея довольно важны — предположено рѣку сію улучшить сдѣланіемъ въ самой постелѣ рѣки для обходу пороговъ прямолинейнаго канала достаточной глубины, чтобъ суда, въ самыя малыя, воды свободно могли проходить — работа начата 798 года.

Рѣки впадающія въ Волховъ.

| Рѣки | |
|---|---|
| Волховецъ<br>Шоба<br>Хореста<br>Писобша<br>Тигода | Изъ оныхъ выходитъ нѣсколько полубарокъ и нѣкоторое количество дровянаго лѣса. |

Изъ рѣки Волхова суда вступаютъ въ Ладожской каналъ.

Ладожской каналъ — сей славной и всѣмъ извѣстной каналъ имѣющій 104 версты пространства, заложенъ въ 1718 году, а оконченъ 1732 года, — естьли по совершеніи уже толь огромныя работы, позволено что нибудь къ улучшенію оныя сказать — то желательно бы было, чтобъ постель канала сего приведена была, 5 или 6 футами ниже горизонта

водъ Ладожскаго озера — симъ самымъ избегли бы необходимости питать каналъ водою посредствомъ многихъ водозапасовъ и малыхъ рѣчекъ запертыхъ для сего шлюзами, постройка коихъ стоила знатныя суммы — и содержаніе сопряжено съ большими издержками — въ нынѣшнемъ же его положеніи, по долговремянности его постройки требуетъ сей каналъ ежегодныя починки.

Малѣйшій вѣтръ со стороны Ладожскаго озера причинялъ остановку въ выпускѣ судовъ изъ канала въ рѣку Нѣву — въ 1800 году начато прокопаніе новаго устья сему каналу въ Шлиссельбургѣ — и суда подъ закрытіемъ острова будутъ выходить при всякомъ вѣтрѣ свободно.

Рѣка Нѣва.

По сей рѣкѣ для удобнаго подъему вверьхъ судовъ учрежденъ бечевникъ — въ 798 году разчищены и имѣвшіяся въ оной при Пеллѣ пороги.

Судоплаваніе по Ладожскому озеру весьма опасно, и кромѣ мореходныхъ судовъ, другія ни каковыя по оному ходить не могутъ.

Въ сіе озеро впадаютъ рѣки:

Волховъ — о которой сказано выше.

Сясь — служащая доставленіемъ къ Санктпетербургу груза провозимаго отъ рѣки Волги чрезъ пособную Коммуникацію рѣкъ Мологи, Сомины и Тихвинки.

Сія рѣка имѣетъ нѣкоторыя пороги, расчисткою коихъ нынѣ занимаются — изъ Сяси суда вступаютъ въ Ладожское озеро и должны проходить онымъ до устья Волхова — а иногда и Нѣвы — окончаніемъ канала между рѣкъ Сяси и Волхова ( Сяскаго ) служащаго продолженіемъ большаго Ладожскаго канала — отвратятся затрудненія представляемыя озеромъ — а тѣмъ самимъ и судоплаваніе по сей части умножится. —

Паша.

Оять — сими рѣками доставляется нѣкоторое количество строеваго лѣсу — и при оныхъ строютъ довольное число галіотовъ и другихъ мореходныхъ судовъ служащихъ большею частію для перевозу товаровъ между Санктпетербургомъ и Кронштатомъ, а нѣкоторыя доходятъ и до Ревеля. — Въ нынѣтекущемъ 1802

году начнется по Высочайшему повѣленію прокопаніе обводнаго около Ладожскаго озера между рѣками Сясью и Свирью канала — совершеніемъ онаго доставленіе къ Санктпетербургу лѣса, какъ строеваго, такъ и дровянаго, уголья и прочаго изъ рѣкъ Паши и Ояти и другихъ прикосновенныхъ къ онымъ въ трое долженствуютъ увеличиться — ибо опасный переходъ чрезъ Ладожское озеро весьма стѣсняетъ нынѣ сію отрасль судоплаванія.

Свирь — одна изъ судоходнѣйшихъ рѣкъ — оною доставляется знатной грузъ изъ краевъ лѣжащихъ около Онежскаго озера — изъ котораго она вытекаетъ. Сверьхъ того, что симъ же трактомъ провозятъ различную кладь доставляемую отъ Волги Шексною къ Вытегрѣ. — Рѣка сія будетъ служить главнѣйшею отраслью судоплаванія, учреждаемому вновь водоходству между рѣкъ Ковжи и Вытегры посредствомъ канала Маріинскаго — имѣющіеся по оной пороги, не бывъ опасны затрудняютъ однакожъ возвратъ судовъ — и нынѣ съ довольнымъ успѣхомъ производится разчистка онымъ — но для установленія совершеннаго удобства возврату

судовъ нужно будетъ устроить по сей рѣкѣ бечевникъ — нынѣ суда съ большою трудностію и съ не малыми издержками сопряженною подымаются драгоцѣнною тягою людей — возвратъ одного галіота отъ Ладожскаго озера къ Онежскому стоитъ до 200 рублей — по сей рѣкѣ имѣется нѣсколько партикулярныхъ верфей при которыхъ строятъ мореходныя суда — изъ нихъ нѣкоторые доходили и до Индіи.

Ладожскимъ озеромъ проходятъ еще къ Санктпетербургу въ довольномъ количествѣ суда изъ пристаней городовъ Олонца — Сердополя — Кексгольма — кладь доставляется на ластовыхъ или мореходныхъ судахъ.

Сверьхъ вышеписанныхъ рѣкъ протекаютъ еще къ Ладожскому озеру — рѣки:

Янежъ — мало знающая рѣчка.

Рускола и

Вокса — большаго вниманія заслуживающія нежели Янежъ, но равно ни малѣйшей пользы внутреннему судоходству не приносящія — имѣющіяся по онымъ быстрины а паче на рѣкѣ Воксѣ порогъ имянуемой Иматра — одинъ изъ

величайшихъ извѣстныхъ пороговъ, — совершенно препятствуетъ заведенію по онымъ судоплаванія.

## Судоотправленіе отъ пристаней рѣки Волги посредствомъ рѣкъ Мологи, Тихвинки и Сяси.

(Трактъ онаго описанъ выше.)

Рѣки къ сей системѣ водоходства принадлежащія:

Молога — сія рѣка начинаетъ быть судоходною отъ устья впадающей въ оную рѣки.

Чагодощи — въ верховьѣ ея именуемой Лида — рѣка сія довольно судоходна, для судовъ не болѣе двухъ футъ воды съ грузомъ требующихъ. — Въ оную впадаетъ

Горюнъ — имѣющіяся по сей рѣкѣ пороги затрудняютъ судоходство, но неопасны — чрезъ оные суда ходятъ и по теченію и противъ.

Сомина — рѣка сія даже и при пристани сего имени весьма маловодна — въ Верховьѣ ея строютъ ежегодно до 200 лодокъ извѣстныхъ подъ названіемъ Тихвинокъ — сіи лодки отъ части употребляются для доставленія клади

по сему судоходству, а отъ части распродаются на пристаняхъ Волги.

(Отъ Сомины товары доставляются чрезъ Переволокъ 90 верстъ разстоянія къ Тихвину)

Рѣка Тихвинка — отъ города Тихвина до устья ея гдѣ впадаетъ она въ Сясь — рѣка сія для судовъ по ней употребляемыхъ имѣетъ воды достаточно — но отъ того же пункта до истоку ея изъ озера Озерскаго — наполнена она каменисто-хрящеватыми мелями и болѣе походитъ на рѣко-потокъ — нежели настоящую рѣку.

Сясь — о сей рѣкѣ упомянуто уже выше. —

Цѣлое столѣтіе занимаются учрежденіемъ воднаго пути между пристаньми Тихвинскою и Соминскою. — Императоръ ПЕТРЪ Великій — предполагалъ на сей конецъ соединить Верховьѣ рѣки Тихвинки посредствомъ нѣкоторыхъ озеръ съ Соминою — но о семъ проектѣ остались одни только преданія и развалины на мѣстѣ, гдѣ назначался раздѣльной пунктъ сего соединенія — дома — по повѣленію сего Великаго Государя построеннаго — свидѣтельствующія существенность его намѣренія; — въ послѣдствіи времяни сочиненъ другой проектъ Генераломъ Резановымъ; — по сему последнему, раздѣльнымъ пунктомъ назначаемо бы-

ло маленькое озеро Крупино — и почти вся верхняя часть рѣки Тихвинки долженствовала быть обращена въ каналъ — съ постройкою при оной для спуска и подъема судовъ 17 шлюзовъ; — въ 1800 году повторены при семъ пунктѣ изысканія и нивелированіе — и слѣдствія оныхъ показали: что предполагаемый раздѣльный пунктъ недостаточенъ для снабженія водою канала, долженствующаго служить замѣною Вышневолоцкой Водяной Коммуникаціи; поелику цѣль заведенія онаго былъ обходъ Боровицкихъ пороговъ и возвратъ барокъ къ пристанямъ рѣки Волги — а потому при начертаніи проекта и былъ взятъ соразмѣрной тому машшабъ. — Перенесѣніемъ раздѣльнаго пункта на маленькую рѣчку Волтчану, открывается удобство учредить достаточное водопиталище канала — но не для проходу барокъ — а канала соотвѣтственнаго употребляемымъ нынѣ по Тихвинкѣ и Соминѣ судамъ; — рѣки Горюнь и Сомина водою слишкомъ скудны чтобъ возможно ими было приподымать суда толь огромной конструкціи каковыя барки; — сей недостатокъ воды препятствующій ходить по означеннымъ рѣкамъ барками и другими судами — вѣроятно было и главнѣйшею причиною понудившею Генерала Деденева къ сочиненію его проекта — по которому имѣлось въ виду соединить Тихвинку прокопаніемъ отъ нея на разстояніи 76 верстъ канала въ рѣку Лиду (долженствовавшую служить раздѣльнымъ пунктомъ сея Коммуникаціи) — и отъ оной другимъ каналомъ на разстояніи 7 верстъ

въ рѣку Колпу впадающею въ Шексну; — по большому каналу назначалось построить 13 шлюзовъ — большею частію цѣпныхъ — даже о 4 и 5 дворахъ, и порогъ или паденіе каждаго не менѣе 8 футъ; — повтторенныя въ 1800 году по сему проекту изысканія оказали еще большой недостатокъ въ водѣ, нежели и по предполагаемой линіи Генераломъ Резановымъ; — сверьхъ того линія канала проведена индѣ мѣстами высокими, такъ что возтребовалось бы прокопанія на 8 саженъ глубины — съ другой стороны столь низменными что, дабы уровнять съ горизонтомъ прочія выемки, нужно было сдѣлать плотины и вести каналъ чрезъ оныя — или гдѣ встрѣчаются маленькія рѣчки и ручейки, должно бы было проводить каналъ чрезъ каменныя мосты — полвѣка было бы недостаточно для окончанія толь исполинскія работы; — а по совершеніи оной — для питалища канала, запору и оттпору шлюзовъ — не достало бы воды — ибо рѣка Лида, дающая раздѣльной пунктъ — не только не въ состояніи питать водою толь огромнаго канала, но даже едва ли имѣла бы довольное количество воды для собственной ей нужной издержки; и сіе еще только для снабженія 8 шлюзовъ. — Всѣ сіи неудобства, проектами Резанова и Деденева представляемыя, понудили въ 1800 и 1801 годахъ изыскивать къ соединенію пристаней Тихвинскія и Соминскія другой легчайшій трактъ; — удобство къ оному найдено — и прокопаніе для сего канала въ нынѣшнемъ 1802 году по Высочайшему повелѣнію начато.

*

# Судоотправленіе отъ пристаней рѣки Волги посредствомъ рѣкъ Шексны и Вытегры.

( Трактъ онаго описанъ выше. )

Рѣки принадлежащія къ сея пособныя системы Волжскаго водоходства.

Шексна — одна величайшая изъ впадающихъ въ Волгу рѣкъ — по оной суда нынѣ отправляются отъ Рыбинска до Бѣлозерска — оттолѣ Бѣлоозеромъ въ рѣку Ковжу до Бадожскія пристани. — Каргопольскія купцы, доставляютъ свои товары въ Шексну посредствомъ озера Вожъ, отъ онаго переволокомъ 40 верстъ въ рѣку Пидьму, впадающую въ Шексну; — приходящія съ Волги до Бадожской пристани суда, кладь свою при оной выгружаютъ — и отъ сей пристани чрезъ переволокъ 55 верстъ, оная доставлялась до города Вытегры, — а отъ онаго по нагрузкѣ въ галіоты рѣкою Свирью въ Санктпетербургъ.

Рѣка Ковжа и Вытегра соединены нынѣ каналомъ $5\frac{1}{2}$ верстъ разстоянія, съ 13ю камерными шлюзами имѣющими отъ 6 до 7 футъ порогъ или паденіе. —

Для совершеннаго окончанія сея работы и открытія по сему тракту судоходства осталось только довершить начатыя при сихъ рѣкахъ работы; — Государь ПЕТРЪ Великій имѣлъ уже намѣреніе учредить сію Коммуникацію — но кончина его воспрепятствовала ему привесть оное въ дѣйствіе — щедрымъ предстательствомъ Императрицы МАРІИ ѲЕОДОРОВНЫ — начато по повелѣнію супруга Ея блаженной памяти Императора ПАВЛА I прошлаго 799 года прокопаніе сего канала, наименованнаго въ ознаменованіи любви къ отечеству Маріинскимъ.

Въ Шексну впадаютъ рѣки.

Суда — коея нижняя часть довольно судоходна, — при сей рѣкѣ строютъ барки.

Улома и Славенка при оныхъ также бываетъ постройка барокъ; — вершины сихъ рѣкъ весьма приближились къ озеру Кубенскому, изъ котораго вытекаетъ одна изъ главнѣйшихъ отраслей сѣверныя Двины: —

Сухона — рѣка совершенно судоходная, по которой ежегодно изъ Вологодской Губерніи приходятъ суда къ Архангельску.

Предполагали, что есть удобство соединить Улому и Славенку съ Кубенскимъ озеромъ, и въ прошломъ 1800 году были учинены по Высочайшему

повелѣнію надлежащія изысканія — цѣль коихъ была 1, открытіе судоплаванія отъ Вологды къ Санктпетербургу и 2, учрежденіе толь желаемаго воднаго сообщенія между портами Санктпетербургскимъ и Архангельскимъ; — найдено нѣсколько линій по которымъ безъ большихъ затрудненій можно бы было привесть соединеніе сихъ портовъ въ дѣйствіе — одна изъ сихъ линій проходила бы посредствомъ канала 5 верстъ разстоянія при 25 футахъ паденія, чрезъ озера: Благовѣщенское (изъ коего вытекаетъ рѣка Порозовитца, впадающая въ Кубенское озеро) Кемси, Васеринское, Уламское и Сѣверское въ рѣку Славянку; — другую же изъ сихъ линій долженствовало бы вести почти тѣмижъ озерами въ рѣку Улому — но сію рѣку нужно бы было привесть и самою въ судоходное положеніе.

Рѣчка Ягреча — судоходства по оной не имѣется, но строются при оной барки.

Пидма — рѣка сія въ прежнее время служила отраслью доставленія товаровъ изъ Новагорода къ Архангельску — отъ рѣки Шексны подымались верстъ 20 Пидмою, — отъ оной чрезъ Переволокъ 45 верстъ товары перевозили до Воже озера; — на семъ, озерѣ грузили вторично въ суда и сплавливали рѣчкою Сурдою до озера Лаче, — изъ онаго вытекаетъ рѣка Онега, которою и слѣдовали до большихъ

ея пороговъ, не подалеку деревни Маркомузы находящихся; — отъ пороговъ верстъ 9 или 10 провозили товары сухимъ путемъ до рѣчки Ямицы, изъ которой рѣчкою Шелексою входили въ рѣку Двину — и къ Архангельску. — Всѣ сіи мѣста въ прошломъ 1800 году были однимъ изъ членовъ департамента Водяныхъ Коммуникацій осмотрѣны.

Бѣлоозеро не весьма глубоко и вообще для судоходства не опасною; — по оному ходятъ судами, прочнѣйшей постройки нежели употребляемыя по Вышневолоцкому тракту; — суда сіи извѣстны подъ названіемъ Бѣлозерокъ и служатъ отъ 8 до 10 лѣтъ.

Рѣки впадающія въ Бѣлоозеро:

Ухтома — вытекаетъ изъ окружностей озера Воже, отъ котораго отдѣлена она горами; — рѣчка неимѣющая судоходства.

Кема — рѣка изрядная, но по оной окромѣ сплаву строеваго лѣсу, другаго судоходства не имѣется.

Ковжа — по сей рѣкѣ суда изъ Шексны доходили до Бадожской пристани, а нынѣ по совершеніи Маріинскаго канала будутъ проходить

еще 15 версть далѣе до пункта гдѣ каналь начинается.

Рѣка Вытегра — для удобнаго прохода по сей рѣкѣ судамъ, при сочиненіи проекта Маріинскаго канала, положено въ порожистыхъ ея мѣстахъ сдѣлать обводныя каналы и построить 19 шлюзовъ; — работа уже начата, — въ прочемъ рѣка сія отъ пункта гдѣ начинается каналъ, до Онежскаго озера, въ которое она впадаетъ — верстъ 55 довольно способна къ судоходству, и токмо 15 верстъ требуетъ улучшенія и работъ.

Рѣки впадающія въ Вытегру суть:

Калъ — ручей
Талитца
Яндъ — ручей
Бѣлъ — ручей
Тигишма — всѣ сіи рѣчки ни къ чему другому полезны быть не могутъ, какъ къ заведенію при оныхъ на случай надобности запасныхъ водохранилищъ, для учреждаемаго между Ковжею и Вытегрою судоходства.

Изъ рѣки Вытегры суда вступаютъ въ Онежское озеро, коимъ и проходятъ верстъ 60 до мѣста, гдѣ вытекаетъ изъ онаго рѣка Свирь.

Судоплаваніе по сему озеру не подвержено тако-

вой опасности, какъ по Ладожскому; однакожъ по оному ни барокъ, ни бревенныхъ плотовъ сплавливать нельзя: — поелику же при установленіи между Ковжею и Вытегрою водоходства имѣлось въ виду учредить пособную Коммуникацію, существующей нынѣ Вышневолоцкой; — а въ случаѣ необходимости имѣть тракть могущій и вовсе замѣнить оную; — то предполагалось употребить сей новой трактъ, для доставленія онымъ желаемаго возврату судовъ; — на сей конецъ принуждены были изыскивать средства для безопаснаго прохода барокъ сдѣланіемъ обводнаго канала около озера; — проектъ сочиненъ, — и каналъ назначено вести отъ устья рѣки Вытегры, чрезъ рѣчки Мегру и Ошту до истока рѣки Свири; — постели или дну канала положено быть 7 футъ ниже горизонта воды озера, — слѣдовательно оной и не востребуетъ ни единаго шлюза.

## Рѣки впадающія въ Онежское озеро.

Ошта — }
Мегра — } рѣки маловажныя, — по онымъ судоходства не имѣется, а строютъ при оныхъ галіоты.

Вытегра — (о сей рѣкѣ упомянуто выше).
Нынѣ проходитъ по сей рѣкѣ отъ 130 до 160 судовъ — по довершеніи же Маріинскаго канала будетъ проходить нѣсколько тысячь.

Андома — по оной судоходства нѣтъ, а имѣют-

ся верфи партикулярныя, для постройки Галіотовъ.

Водла, — знатнѣйшая изъ всѣхъ впадающихъ въ Онежское озеро рѣкъ. — Ею можно почесть началомъ рѣки Нѣвы и Свири; — воды имѣетъ она весьма много, — но ужасные пороги вовсе затрудняютъ по оной судоходство, — которое и ограничивается при одномъ ея устьѣ: — сія рѣка есть ни что иное, какъ водостремнина.

Не смотря однакожъ на всѣ сіи затрудненія Государь ПЕТРЪ Великій, чувствуя каковой важности для внутреннихъ Имперій соотношеній есть водное сообщеніе между портами Санктпетербургскимъ и Архангельскимъ, повѣлелъ изыскивать различные къ тому тракты. — Предполагали, что легчайшій и удобнѣйшій для учрежденія сея Коммуникаціи есть посредствомъ Водлы, — учиня пороги ея искуственными способами судоходными. — Подымались бы сею рѣкою до Маленькія рѣчки Черевія, — коею равномѣрно слѣдовало подыматься посредствомъ шлюзовъ до деревни Волока, — отъ сей деревни каналомъ 5 верстъ разстоянія до озера Воложскаго, долженствовавшаго служить раздѣльнымъ сему каналу пунктомъ. — Изъ сего озера вытекаетъ рѣка Воложка впадающая въ Кенъ озеро, — изъ котораго течетъ довольно важная рѣка Кенъ впадаю-

щая въ рѣку Онегу. — Сею послѣднею слѣдовало плыть до древней Новогородцовъ пристани деревни Маркомузы; — отъ оной предполагали вести каналъ 5 или 6 верстъ разстоянія въ рѣчку Ямтцу, изъ которой бы уже спускались Шелексою въ Сѣверную Двину, — Въ прошломъ 1800 году по Высочайшему повелѣнію изысканія при оныхъ пунктахъ повторены — и оказалось, — что на приведеніе пороговъ рѣки Водлы въ судоходное положеніе — и здѣланіе таковою рѣку Воложку — востребовалась бы чрезвычайная издержка; — сверхъ того, что настоитъ еще большее сомнѣніе въ раздѣльномъ пунктѣ, — которой не обѣщаетъ довольнаго количества воды, чтобъ снабдить оною каналъ, назначаемый между рѣчкою Черевья и Воложскимъ озеромъ. — Но главнѣйшее затрудненіе состоитъ между рѣками Онегою и Ямтцою, гдѣ ни каковыхъ не возможно обрести способовъ къ установленію судоходнаго канала. — Берега Онеги имѣютъ 117 футъ возвышенія — (на разстояніи только 100 саженъ): — какими средствами спустится чрезъ оные? — и чѣмъ?

Вершины возвышенностей воды не имѣютъ, — а Ямтца не въ состояніи снабдить оною, — хотя бы рѣшились употребить великія издержки и вести каналъ 3 или 4 версты разстоянія чрезъ возвышенности, которыя должно на 30 футъ глубины копать; — сей проектъ какъ неудобовозможный оставленъ.

Филипи и

Сизла, — маленькія рѣчки ни малѣйшей пользы судоходству не приносящія.

Повентца, — рѣка водою изобильная, но отъ истока своего изъ озера Волъ озеро до впаденія въ Онежское составляетъ одинъ порогъ.

Въ царствованіе Государя ПЕТРА Великаго имѣлось намѣреніе соединить воды Онежскаго озера съ водами Бѣлаго моря, посредствомъ сея и Вигъ или Сумы рѣкъ. — Убѣждаясь представленіемъ нѣкоторыхъ купцовъ въ 1800 году изысканіи при семъ пунктѣ повторены; — предполагали, что есть возможность посредствомъ лежащаго у подошвы горы Масельги болота, сообщить воды Водлъ озера, — изъ коего течетъ Повентца — къ Маткозеру, или вытекающей изъ онаго рѣки Телекины, — принадлежащей къ системѣ водъ Бѣлаго моря, — а потомъ обойти обводными каналами и пороги рѣкъ Повентцы и Вигъ; — дѣйствительно оказалось удобство обратить воды рѣки Онеги, посредствомъ канала 7 верстъ длины къ подошвѣ горы Масельги. — Волъ озеро будучи 29 футами выше Маткозера (пунктъ воды самый возвышенный изъ принадлежащихъ къ системѣ водъ Бѣлаго моря), представлялъ богатѣйшій раздѣльный пунктъ для сего канала, — но линія онаго должна быть ведена чрезъ каменистой грунтъ, — хотя и по болоту, — но обводные каналы востребуютъ 15,000 погонныхъ саженъ прокопанія

и до 70 шлюзовъ, — и теперь вопрошается могла ли бы польза канала вознаградить толь чрезвычайныя труды съ соразмѣрною издержкою сопряженные?

Прочія рѣчки къ Онежскому озеру текущія, какъ то:

Мумбаша.

Кумъ, — которая столько сближается къ Вигъ озеру, что думали найти удобство соединить ихъ, — но высокіе горы ихъ раздѣляютъ.

Чобина.

Лимша и прочія — суть скаты воды и не могутъ служить для судоходства.

Воды текущія къ Бѣлому морю.

Рѣка Кема, — рѣка наполненная быстринами и порогами; — судоходства не имѣетъ: — по оной есть рыбные промыслы.

Рѣка Вигъ, — вытекаетъ изъ маленькаго озерка не подалеку отъ Водлъ озера лежащаго — до соединенія ея съ Вигъ озеромъ, — она составляетъ одну быстрину воды — вытекая изъ сего озера близъ Войтцкихъ рудокоповъ — и проходя чрезъ ужасные разсѣянные по рознь

пороги впадаетъ при Сорокинской пристани въ Бѣлое морѣ; — между порогами рѣка сія довольно глубока, а мѣстами нѣсколько верстъ даже и стремленія ни каковаго почти не имѣетъ, — но сія тишина предшествуетъ грозѣ — и пороги слѣдующіе за тѣмъ всегда ужаснѣе. — Устьѣ сея рѣки при Сорокинской пристани довольно глубоко, и во время морскихъ отливовъ, могутъ тамъ стоять и грузиться суда не болѣе 10 футъ воды требующія, — одинъ рукавъ сея рѣки представляетъ даже родъ безопасныя гавани для ста таковыхъ судовъ.

Примѣчаніе: озеро Вигъ чрезъ которое рѣка сія протекаетъ, есть большое скопище водъ — наполненное островами; — въ него впадаютъ еще и другія рѣки вытекающія изъ различныхъ маленькихъ озеръ какъ то: изъ Сигъ озера и проч. главнѣйшая изъ сихъ рѣкъ есть.

Сигиша — вытекающая изъ Сигъ озера; — рѣка изрядная и менѣе прочихъ — въ семъ краѣ протѣкающихъ рѣкъ, — пороговъ имѣющая.

Рѣка Сума, — маленькая, къ судоходству не спо-

способная — и наполненная порогами рѣка. — При устьѣ ея гдѣ впадаетъ она въ Бѣлое морѣ, находится Сумская пристань, служащая не рѣдко для доставленія на транспортныхъ судахъ привозимаго къ оной отъ Санктпетербурга для Архангелогородскаго Адмиралтейства разнаго желѣзнаго инструмента и матеріала, — которые изъ Петербурга доставляются лѣтнимъ времянемъ водою чрезъ Онежское озеро до Повенца, — а отъ онаго зимнимъ путемъ до Сумска — такъ что таковое къ Адмиралтейству Архангелогородскому доставленіе продолжается не менѣе двухъ лѣтъ; — къ сему присовокупляется и то затрудненіе, что устьѣ Сумы во время морскихъ отливовъ, вовсе почти безводно, и суда малѣйшія глубины требующія; принуждены останавливаться въ 4 верстахъ отъ берега на открытомъ мѣстѣ, — несправедливо почтенное наименованіемъ порта; — въ прочемъ отъ рѣки Сумы отправляются ежегодно приходящіе на богомолье къ Соловецкому монастырю.

Въ двенадцати верстахъ на Востокъ отъ устья Сумы находится Яловетская сольница, — при которой имѣется рукавъ моря, — маленькой, — но

весьма безопасной, — которой можетъ служить портомъ и мѣстомъ для нагрузки судовъ — и Архангелогородское Адмиралтейство выстроило маленькую пристань, гдѣ суда причаливаютъ — имѣющемъ во время отливу 13 футъ воды; — доставленіе зимнѣе можетъ производиться съ большею удобностію къ сей пристани нежели къ Сумской, — а равномѣрно способнѣе при оной нагружать кладь и для отправленія къ Архангельскому порту.

Морскіе приливы при берегахъ Бѣлаго моря бываютъ отъ 5 и до 7 футъ.

Маленькія рѣчки.

Калешинька
Кухта,
Унешма,
Созновка,
Шунка и
Нименка, — ни какой пользы судоходству не приносятъ; — при устьяхъ сихъ рѣчекъ имѣются рыбачьи хижины служащія и станціями для почты, которая отправляется моремъ. — Грунтъ береговъ и даже въ довольномъ разстояніи отъ моря — не проходимъ; — болота, или каменистыя скалы препятствуютъ завести по онымъ лѣтнюю дорогу.

Рѣка Онега — составляющая сама по себѣ особую систему — получаетъ свои истоки изъ лежащаго около Сѣверныя части Бѣлъ-озера, Водъ-озера гдѣ она именуется рѣка Свидъ; — протекая потомъ чрезъ Лаче озеро — принимаетъ по выходѣ изъ онаго именованіе Онеги; рѣка Свидъ; верхняя часть Онеги — до мѣстечка верстъ за 20 ниже Каргополя довольно судоходна; — но отъ сего мѣста начинающіяся быстрины и даже пороги оное затрудняютъ. — Большія пороги лѣжащія ниже Маркомузскаго переволока, не позволяютъ проходить судамъ къ городу Онеги, какъ только во время весеннихъ полыхъ водъ — и въ сіе время доставляется туда нѣкоторое количество плотовъ строеваго лѣсу, а паче лиственницы, — отъ 20 до 30 барокъ и нѣсколько болѣе другихъ судовъ именуемыхъ Карбассами; — въ прочемъ годъ отъ году судоходство сіе упадаетъ и нынѣ большею частію доставленіе по сей рѣкѣ продолжается отъ казны.

Въ Онегу впадаютъ рѣки:

Волокса — (верхняя) можетъ отправлять большое количество строеваго лѣсу; — во время

полыхъ водъ могли бы проходить по оной и суда — хотя она и наполнена быстринами и каменьями.

Кенъ рѣка и нижняя Волокса — съ лѣвой стороны Онеги — наполненныя быстринами и каменьями — однакожъ по онымъ ежегодно проходитъ отъ 30 до 40 судовъ съ сушеною рыбою — подымающихъ отъ 300 до 400 пудъ грузу, — (суда сіи приходятъ изъ различныхъ озеръ, во многомъ количествѣ, въ сихъ краяхъ имѣющихся нѣкоторая часть строится даже и при Водлъ озерѣ) — и спускаются съ грузомъ верхнею Водлою до рѣчки Черевьи, — ею подымаются до Переволока — чрезъ которой 5 верстъ грузъ и судно перетаскиваются сухимъ путемъ до Воложскаго озера — при ономъ суда спускаются вторично въ воду и плывутъ въ большее Кенъ озеро — изъ котораго рѣкою Кеною идутъ уже до Онеги. —

Моша, — главнѣйшая изъ впадающихъ въ Онегу рѣкъ; — она бы могла быть довольно судоходною, естли бы климатъ позволилъ малому числу жителей прилепиться къ земледѣлію, — или заводить какой ни есть промыслъ. — Сею

рѣкою сплавливаютъ знатное количество лиственницы, которою края орошаемыя Мошою, весьма изобилуютъ; — лѣсъ сей сплавливаютъ до Маркомузскаго переволока, отколь сухимъ путемъ перетаскиваются до Шелексы, а оною доставляется въ Двину до Архангельска. —

Рѣчки:

Икза,

Синтюга,

Коша,

Кодена,

Шиша и

Митюга; — ни каковой пользы судоходству не приносятъ и большею частію наполнены быстринами и каменьями.

## Система водъ текущихъ къ Сѣверной Двинѣ.

Рѣка Двина, — есть одна изъ величайшихъ рѣкъ въ Европѣ — и система текущихъ въ нее водъ заслуживаетъ особливое вниманіе; — сія рѣка весьма судоходна и по впадающимъ въ нее отраслямъ судоходство довольно важное отправляется къ Архангельскому, бывшему до 18 столѣтія единственнымъ въ Россіи портомъ.

*

Сѣверная Двина впадаетъ 5 различными рукавами въ Бѣлое морѣ; — изъ сихъ устьевъ два только дѣйствительно судоходны.

Рѣки впадающія въ Сѣверную Двину.

Пинега, — по оной сплавливается строевой лѣсъ.

Вычегда, — въ сію рѣку между протчими впадаетъ Сѣверная Кельтма, которую намѣревались соединить съ Южною Кельтмою впадающею въ Каму (смотри систему Волжскихъ водъ): — прокопаніе канала по начертанію Г. Инженеръ-Генерала фонъ Сухтелена было начато, — но по наступившей въ тогдашнее время войнѣ работа осталась не довѣршенною. — Симъ соединеніемъ открылась бы (малымъ иждивеніемъ) важная отрасль доставленія различныхъ произведеній изъ Пермы, Вятки и другихъ Губерній къ Архангелогородскому порту, — а паче потребнаго для тамошняго Адмиралтейства карабельнаго лѣса въ томъ числѣ въ знатномъ количествѣ лиственницы.

Вага, — изтекаетъ изъ весьма болотистаго края, слѣдственно ни каковой почти пользы приносить не можетъ; — по оной сплавливаютъ

нѣкоторое количество строеваго лѣса къ Архангельску.

Юга, — нижняя Сухона, — двѣ изъ главнѣйшихъ отраслей рѣки Двины; — но Сухона заслуживаетъ большее вниманіе; — поелику по оной ежегодно знатное бываетъ доставленіе къ Архангельску изъ Вологды и около ея лѣжащихъ мѣстъ хлѣба и разныхъ тамошнихъ издѣлій. — Сухона вытекаетъ изъ Кубенскаго озера и посредствомъ онаго предполагается соединить ее съ Шелексою.

## ОТДѢЛЕНІЕ II.

## Система Финскихъ водъ.

Нева, — о пользѣ ея уже упомянуто въ примѣчаніи о великомъ судоходствѣ Волги, которое посредствомъ ея имѣетъ сообщеніе съ Санктпетербургскимъ и Кронштатскимъ портами.

Между Шлиссельбургомъ и Санктпетербургомъ впадаютъ въ Нѣву рѣки.

Тосна и

Ижора, — хотя обѣ сіи рѣки невелики, но по онымъ ходятъ небольшія барки и гоняютъ лѣсъ и дрова.

Охта, — не судоходна.

Мойка и Фонтанка, — суть токмо каналы протекающіе чрезъ Санктпетербургъ, въ оныхъ пристаютъ барки приходящія изъ внутренности Россіи чрезъ Вышній волочокъ.

Рѣки текущія около береговъ Финскихъ.

Кюмень, — истекая изъ безчисленнаго множества озеръ Финляндію напояющихъ, впадаетъ въ Финской заливъ; — сія рѣка судоходна только въ устьѣ, по границѣ многія Бухты служатъ обороною противъ Швеціи; — въ томъ же устьѣ учрежденъ не давно Роченсальмской портъ для гребнаго Росссійскаго флота. —

При строеніи полевыхъ укрѣпленій по той границѣ учреждена Водяная Коммуникація между разными крѣпостями до самаго Нейшлота, что бы не переходить Шведскаго Рубежа, какъ то на предь сего принуждены были дѣлать; для сей новой Водяной Коммуникаціи прорыты каналы.

Кутвалентайпольской,
Кяфинской,
Кукотайпольской и

Телетайпольской.

Которые пресѣкая разные мысы, перешейки или Истмы, прямо идутъ отъ Вильмонстранта къ Нейшлоту.

Рѣки текущія около береговъ Ингерманландскихъ.

Рѣка Луга, — не велика но весною въ полую воду гоняютъ по оной изъ окрестностей города Луги къ Нарвскому порту барки и строевой лѣсъ.

Нарова, — судоходна только отъ города Нарвы до впаденія своего въ Финской заливъ; — на сей рѣкѣ выше города до обширняго озера Пейпуса, изъ котораго она вытекаетъ, находятся сильные пороги ни къ какой разчисткѣ неприступные, изъ которыхъ одинъ около 14 футовъ перпендикулярнаго паденія имѣетъ.* — Плюсою гоняютъ въ Нарову строевой лѣсъ и барки, въ прочемъ она примѣчанія достойна только по ежегодному чрезвычайному разлитію весенней воды: — Псковское озеро прикосновенно Пейпусу или Чудскому озеру; — въ него впадаютъ разныя рѣки:

Пейпусъ и Псковское озеро суть одно и то же пространное озеро извѣстное болѣе по рыбнымъ

ловлямъ на ономъ производимымъ, нежели по торговлѣ, хотя чрезъ Нарову до пороговъ и чрезъ Ембахъ ходятъ барки къ Перновскому порту.

Изъ коихъ великая заслуживаетъ нѣкоторое вниманіе, ибо вѣсною въ полую воду изъ окрестностей города Опочки ходятъ барки; — отъ множества подводныхъ камней на сей рѣкѣ находятся весьма сильные быстрины или водовороты.

Рѣка Во, — выходя изъ озера Вагулы около Верро впадаетъ въ Пейпусъ или Псковское озеро. — Здѣсь существуетъ проектъ для соединенія Вагульскаго озера съ Шварцбахомъ, рукавомъ рѣки Аа (Гавьи) впадающей подъ Ригою въ Балтійское морѣ, и представляющей не малое удобство къ соедненію съ Рижскимъ портомъ; — проектъ по сему предмѣту подалъ Г. Инженеръ-Генералъ де Витте.

Рѣка Ембахъ, впадаетъ также въ озеро Пейпусъ, чрезъ нее изъ окрестностей города Дерпта проходятъ въ великомъ числѣ суда къ Пернавскому порту: Ембахъ соединяется съ озеромъ Юрьевымь, — предполагается найти средство соединить оною каналомъ съ рѣкою

Наваетомъ, главнымъ рукавомъ рѣки Финнерны текущей къ Перновскому порту.

Рѣки текущія около Эстляндскихъ и Лифляндскихъ береговъ.

Отъ устья рѣки Наровы до Перновскаго порта текутъ одни только ручьи исполненные пороговъ и водопадовъ; — Бригитта подъ Ревелемъ, Язовала, Фена, Вигтербахъ и проч. суть самые большіе ни къ чему не пригодные, какъ только для причалу флота во время войны.

Рѣкою Финнернъ можно бы было ходить до Ембаха помощію канала прожектированнаго въ 1793 году, для соединенія озера Вирцъ съ рѣкою Навастомъ, слѣдовательно и озеро Пейпусъ и часть Лифляндіи съ окрестностями Дерпта, между тѣмъ рѣкою Финнернъ ходятъ въ вѣсеннюю полую воду суда въ нарочитомъ количествѣ къ упомянутому порту.

Рѣкою Аа (Гавья) впадающею въ Балтійское морѣ неподалеку отъ устья Двины или Западной Дины, можно бы было ходить къ Рижскому порту, ежели бы проектъ соединенія поданной Г. Инженеръ - Генераломъ де Виттомъ произведенъ

былъ въ дѣйство. — Каналъ по сему проекту простирался бы не на великое разстояніе, — но рѣку самую надлежало бы разчистить и для приведенія ея въ судоходное положеніе прибѣгнуть къ искуству, а соединеніемъ рѣчки Шварцбургъ (которая мало-болотиста, но водою изобильна и ее удобно можно бы было обратить въ каналъ, на что потребенъ одинъ только шлюзъ) съ озеромъ Вагулою и учиненіемъ рѣки Во судоходною помощію 3 или 4 шлюзовъ; — Рижскому порту можно бы доставить безпрерывное сообщеніе съ озеромъ Пейпусомъ, — но какая настоитъ въ томъ надобность? озеро Пейпусъ и Псковская Губернія чрезъ Нарову могутъ удобнѣе имѣть отправленіе, — и сіе открытіе новаго пути чрезъ Шварцбахъ, тогда бы содѣлалось полезнымъ, когда бы нашли средство къ сообщенію съ Санктпетербургомъ, — чтобы послужило къ великому облегченію пути изъ Санктпетербургскаго къ Рижскому порту, наипаче во время войны: — сей проектъ предполагалось привесть въ дѣйствіе добровольными подписками акцій, но сіе осталось при одномъ токмо намѣреніи благомъ.

Западная Двина послѣ Нѣвы составляетъ главнѣйшій путь къ прохожденію изъ Россіи въ Бал-

тійское море — и служитъ системою къ нарочито знатному внутреннему водоходству.

Двина или Западная Дина, — сею рѣкою отправляются произведенія всѣхъ Западныхъ провинцій Россійской Имперіи даже отъ Кіева, — оною сплавливать можно до города Суража; — ежегодно проходитъ сею рѣкою до 1000 барокъ; сверьхъ того гоняютъ въ знатномъ количествѣ строевой, а болѣе мачтавой лѣсъ къ Рижскому порту, — не взирая на весьма ощутительныя неудобства и трудности противополагаемыя физическимъ состояніемъ и гидрографіею сея рѣки, судоходство оныя и по нынѣ продолжается; — хотя сіе и съ не мамыми сопряжено убытками, — отъ самаго города Дзизны Двина наполнена большими подводными и особенно изъ воды высунувшимися камнями, — нынѣ прилагаютъ наусыпное стараніе къ преодоленію сихъ препятствій, разчисткою между оными пороговъ и удобнаго фарвартера для прохода судовъ. — Въ устьѣ Двины встрѣчаются другія препятствія кораблеплаванію къ Рижскому порту, — подвижныя песчаныя мѣли засыпаютъ фарвартеръ; — средства употребленныя для разчистки фарвартера, ускореніемъ настоящаго теченія сея рѣки, будучи невмѣстны, здѣсь не имѣли

*

никакого успѣха; поелику теченіе весьма слабо въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ бы оно надлежало дѣйствовать, отъ превосходства количества воды Балтійскимъ моремъ сему теченію противополагаемой; — изъ опыта усмотрѣли, что хотя приведеніемъ въ тѣснѣйшіе предѣлы сего теченія чрезъ построеніе плотинъ по сторонамъ усилили теченіе, но не много преодолѣли воду Балтійскимъ моремъ противополагаемую и стѣсненіемъ устья сея рѣки причиняли разлитіе водъ и наводненіе по низменнымъ мѣстамъ въ окресностяхъ города Риги, и подвергнули гибельному потопленію, пока не разорвало плотинъ и теченіе невоспріяло другаго пути чрезъ Ровъ - Дину, — полагаютъ мнѣніемъ, что упоминаемой фарвартеръ (не имѣющій съ того времяни, какъ воспріялъ новое теченіе чрезъ Ровъ-Дину болѣе одной отмѣли около 150 футовъ длиною, и 7 футовъ глубиною воды, препятствующей плаванію кораблей требующихъ болѣе 6 футовъ воды) можно исправить простою разчисткою поперегъ мѣли, недопускающей судамъ останавливаться на старинныхъ рейдахъ сего города; — таковую разчистку производить можно и зимою на льду посредствомъ Аглнскихъ орудій (dragues) въ Плимутскомъ портѣ употребляе-

мыхъ, — безъ сомнѣнія производство и окончаніе таковой работы продолжится до десяти лѣтъ, ибо съ начала — по всякой разчисткѣ будетъ накопляться вновь наносной песокъ, что не инако истребить можно какъ повтореніемъ трудовъ; — произведенная таковаго роду работа во Франціи при Шарантѣ можетъ служить примѣромъ, — что терпѣніемъ всякія неудобства преодолеваются, — для судовъ не свыше 13 футовъ воды требующимъ въ Ригѣ находится рейда подъ Динаминдомъ, а болѣе сего требующія останавливаются въ 5 верстахъ отъ устья рѣки, за отмѣлью имѣющею только 14 футовъ воды глубиною; — по видимому сіе неудобство отвратить не можно, — по крайней мѣрѣ построеніе искуственнаго порта и гавани на лѣвомъ берегу устья рѣки Двины долженствовавшихъ служить безопасною гаванью не токмо большимъ купеческимъ, но и военнымъ линейнымъ судамъ, — сей цѣли не отвѣчаетъ; — развѣ только упоминаемую наружную рейду вознамѣрятся соединить посредствомъ двойной засыпи, или канала сдѣланнаго разчисткою въ означенной отмѣли съ прожектированнымъ портомъ; — работа исполинская, тяжкая и первая еще въ свѣтѣ такого роду! — Имѣющаяся нынѣ при

устьѣ Дамбы приноситъ покамѣстъ достаточную пользу малой или ближней рейдѣ и даже фарвартеру при входѣ въ рѣку, — на сей конецъ департаментъ Водяныхъ Коммуникацій и подалъ мнѣніе свое не разрывать сей Дамбы.

Въ Западную Двину впадаютъ рѣки:

Булдера, — впадающая въ устьѣ Двины подъ крѣпостью Динаминдомъ; — нынѣ по оной суда проходятъ мимо Митавы до города Боускѣ, — при ономъ раздѣляясь она на два великія рукава, изъ коихъ одинъ называется Муша, а другой Лавенна, протекаетъ отъ источника своего часть Лифлядіи и Курляндіи; — оба оные рукава имѣютъ пороги и быстрины, но удобны къ исправленію, и могутъ учиниться судоходными, а особливо Лавенна, которую предполагаютъ соединить каналомъ чрезъ 10 верстъ разстоянія длины съ рѣкою Нименомъ чрезъ Невѣжу. — Симъ новымъ водянымъ путемъ можно непосредственно доставлять къ Рижскому порту изъ плодоносныхъ Губерній Россійской Польши товары и съѣстные припасы, которые они нынѣ принуждены возить въ Мемель и Кенигсбергъ, и тамъ продавать

купцамъ низкою цѣною; — о семъ пространнѣе говорено будетъ при системѣ рѣки Нимена: — судоходство по рѣкѣ Булдерѣ заслуживаетъ уже нѣкоторое и нынѣ вниманіе, поелику оною гоняютъ строевой лѣсъ для отпусковъ въ чужіе краи.

Рѣка Ягель, — два рукава одного имяни соединяются съ озеромъ Ягель, которое большимъ природнымъ каналомъ Абегунскимъ выходитъ въ Стинъ-зе, — прикосновенно къ устью Двины; — другая маленькая рѣчка соединяетъ озеро Стинъ-зе, съ Вейге-зе, которое каналомъ на нѣсколько верстъ длиною можно бы было соединить съ рѣкою Аа; — такое расположеніе доставило бы порту и городу Ригѣ Водяную Коммуникацію съ великимъ озеромъ Пейпусомъ и Псковскою Губернію. — Ягелью доставляютъ въ Ригу разные припасы а особливо съѣстные, дрова и уголье.

Рѣка Огера, — наполненная каменьями ни къ какой разчисткѣ неспособна. —

Рѣчка Перза, — также каменьями наполненная и безъ чрезвычайныхъ издержекъ судоходною быть не можетъ.

Рѣка Евсетъ, — нарочито велика и была бы судоходною въ полую воду и въ межень, ежелибъ въ ней разчистили камни и пороги, которые дѣлаютъ ее по нынѣ не проходною; — сію разчистку предполагаютъ произвесть въ дѣйство.

Дриза — въ полую весеннюю воду гоняютъ оною рѣкою дрова.

Дзизна, — выходитъ изъ болотъ въ Лифляндіи наполнена камнями и ни къ чему непригодна.

Полачка, — ни къ чему непригодна и безъ знатныхъ расходовъ не можетъ обращена быть въ судоходную, — но и тогда бы пользы большой не принесла.

Улла, — давно уже была судоходною; — изъ окрестностей города Лепеля проходило по оной внизъ ежегодно до 30 большихъ барокъ, а болѣе прогоняли строевой лѣсъ и въ особенности мачтовой, — которой вверхъ прогоняли по рѣкѣ Березинѣ (принадлежащей къ системѣ рѣки Днѣпра) до озера Петто; — откуда оныя доставлялись волокомъ до Ессы впадающей подъ Лепелемъ въ озеро Бѣлое гдѣ рѣка Улла имѣетъ источникъ; — по нѣкоторымъ изыска-

ніямъ около Переволока между Березиною и Ессою для сдѣланія воднаго соединенія между означенными рѣками когда Россійская держава приобрѣла Литовскія Губерніи нашли, что таковое соединеніе удобно произвѣсть можно между озеромъ Плавіо источникомъ рѣчки Сергуча (текущей въ Березину) и озеромъ Берешта источникомъ другой рѣчки тогожъ имяни впадающей въ рѣку Ессу 10 верстъ выше Лепеля; — для сего соединенія надлѣжало рыть каналъ на 8 верстъ разстояніемъ съ 4 шлюзами, и по рѣкамъ Сергучу и Березинѣ сдѣлать нѣсколько обводныхъ каналовъ, — изъ коихъ при первой слѣдуетъ прокопаніе канала на 7 верстъ разстоянія съ постройкою при ономъ 3 шлюзовъ, а при Берештѣ сдѣланіе на 2 верстахъ канала съ двумя шлюзами. — На самой же рѣкѣ Уллѣ, изключая разчистки, — надлежитъ еще выстроить 4 шлюза. — Учрежденіе сего водянаго сообщенія начато, и къ 1805 году вся сія работа приведена будетъ къ окончанію. — Сею Водяною Коммуникаціею откроется свободной путь между Чернымъ и Балтійскимъ морями и доставленіе товаровъ къ Рижскому порту,

не токмо изъ Минской Губерніи, но изовсѣй Бѣлорусіи, Малороссіи и Польской Украйны. — Сдѣланъ былъ и другой проектъ для соединенія двухъ помянутыхъ морей посредствомъ верхней Двины въ окрестностяхъ города Бабиновичей съ верхнимъ Днѣпромъ, но кромѣ того, что сіе соединеніе востребовало бы весьма великой работы, — тамъ открылся бы недостатокъ въ водѣ.

Рѣка Оболь, — оною также весною въ полую воду гоняютъ лѣса и привозятъ съѣстные припасы.

Ушьстка, — сія рѣка назначена была по другому проекту для соединенія Двины и Ловати впадающей въ Ильмень озеро, къ открытію новаго пути изъ Бѣлоруссіи, — а по приведеніи въ дѣйствіе проекта соединенія Днѣпра и Двины около Бабиновичей — изъ Малороссіи и Украйны къ Санктпетербургскому порту. — Сею же самою Коммуникаціею открыли бы водяной путь и изъ Санктпетербурга въ Ригу; — проектъ сей существуетъ и нынѣ со всѣми подробностями: — предполагалось по оному рѣку Ушьстку, поелику оная мала и

мѣлководна обвести каналомъ — отъ самаго ея истока, — которой даетъ озеро Ушьстко долженствовавшее по видимому служить раздѣльнымъ пунктомъ сего канала; — отъ сегожъ озера каналъ слѣдовало соединить съ рѣкою Полою подъ деревнею Власковою проведя оный мимо города Великихъ Лугъ; — ежели бы сей пунктъ раздѣленія достаточенъ былъ для питанія водою толь пространнаго канала, — проектъ сей заслуживалъ бы, чтобъ современемъ къ нему все возможное вниманіе обратили, какихъ бы иждивеній исполненіе онаго ни стоило.

Рѣки текущія около береговъ Курляндскихъ.

Въ Сей Губерніи рѣки малы и почти не судоходны, ибо не рѣдко бываютъ со всемъ безводны имѣя при томъ и весьма много пороговъ и водопадовъ; — они суть:

Ирва, — вытекающая изъ нарочито пространнаго озера Лесмеша, но ни къ чему не способна.

Винда, — нарочито велика, — выходитъ изъ Литовской Губерніи, но судоходна только до города Гольдингена, гдѣ большіе пороги пла-

ванію судовъ полагаютъ преграду; — во времена Герцоговъ Курляндскихъ прожектировано было соединить сію рѣку съ Нименомъ, но упомянутыя затрудненія остановили произведеніе онаго въ дѣйство. — Виндавской портъ находится при устьѣ сея рѣки на Балтійскомъ морѣ, — отправленіе товаровъ отъ онаго довольно примѣчательно, — особливо увеличилось оно съ того времяни какъ съ успѣхомъ разчистили устьѣ сея рѣки.

Либа, — малая рѣка безъ всякаго употребленія впадаетъ въ большое озеро соединяющееся проливомъ съ Балтійскимъ моремъ, во внутренности сего пролива находятся портъ и городъ Либау, откуда довольно отходитъ судовъ изъ Курляндіи въ чужіе краи.

Гейлигенъ-аа, — не большая рѣчка безъ всякаго употребленія, — служитъ токмо границею, или рубежемъ между Россіею и Пруссіею.

Система Нимена принадлежащаго къ таковой же Балтійскаго моря.

Нименъ (или Мемель у Нѣмцовъ), есть одна изъ полезнѣйшихъ рѣкъ Европейской Россіи, ко-

торою производится знатное судоходство изо всея Литовскія области и частію Волыніи; — а довершеніемъ Огинскаго канала будетъ непосредственная Коммуникація изъ Украйны, Малороссіи и Чернаго моря въ Балтійское. — Но къ сожалѣнію посредствомъ оныя товары доставляются нынѣ въ порты иностранныя державы, гдѣ Россійской торговецъ принужденъ продавать оныя не сходною цѣною а иногда и съ убыткомъ, — въ Мемель, портъ лежащій при устьѣ Нимена доставляютъ ежегодно на нѣсколько миліоновъ строеваго лѣсу большею частію корабельнаго, и сплавливаютъ по нѣскольку сотъ большихъ барокъ съ хлѣбомъ, пенькою, льномъ, воскомъ, поташомъ и проч. — а сугубое число такихъ барокъ проходитъ чрезъ Фридрисграбенъ въ Кенигсбергской портъ; — открытіемъ бы Водяной Коммуникаціи посредствомъ канала между Невежи; рѣки впадающей въ Нименъ и Лавенны текущей къ Двинѣ, весь сей богатый караванъ обратился бы къ Рижскому порту и Россійскіе подданныя продавали бы свои товары иностранцу (установляющему нынѣ не рѣдко плату за оной по

своей прихоти весьма низкую) въ портѣ своего государства; — проектъ сей новой Водяной Коммуникаціи существуетъ, и безъ сомнѣнія со временемъ произведенъ будетъ въ дѣйство: — въ прочемъ Нименомъ кромѣ строеваго лѣсу ежегодно ходитъ отъ 5 до 600 большихъ барокъ, которые большею частію возвращаются съ иностранными товарами, — сею рѣкою могутъ плавать галіоты и другія мореходныя суда, до самаго города Ковно.

Хотя судоходство по Нимену существуетъ нѣсколько вѣковъ, однако не примѣтно чтобъ къ улучшенію или облегченію онаго принимаемы были каковыя дѣятельнѣйшія мѣры; — въ срединѣ оныя ммѣются пороги, а въ Верьховьѣ песчаныя отмѣли, что весьма затрудняетъ, а особливо возвратной путь; — при послѣднемъ Королѣ Польскомъ хотя пороги нѣсколько разчищали, но сія разчистка не произвела желаемаго дѣйствія, ибо работа была безъ всякихъ основательныхъ правилъ производима, — желали очистить все дно рѣки, а надлежало бы только разчистить форвартеръ шириною соразмѣрной надобности, — чтожъ послѣдовало! таковая разчистка умножа расходъ воды при порогахъ лишила оныя мѣста потребной глубины и причинила новыя препятствія, такъ что худо предпріятое, и еще хуже въ дѣйство произведенное намѣреніе, не увѣнча-

лось ни какимъ успѣхомъ, — вообще Нименъ способенъ къ улучшенію. — Съ малыми издержками и при хорошемъ устроеніи его береговъ для бечевника, можно учредить повсемѣстно по оному возвратъ судовъ, и нынѣ обращено на сіе особое вниманіе, — изключая Ковенскую пристань, находятся на Нименѣ еще 3 главныя мѣста для нагрузки товаровъ и причалу судовъ, какъ то: Гродно, Мосты и Столбцы. —

Рѣки принадлежащія къ системѣ Нимена.

Нова, — рѣка мало судоходна, ею гоняютъ не много лѣса.

Дубица, — рѣка не много болѣе вышепомянутой, по ней ходятъ нѣсколько барокъ, — прежде думали соединить сію рѣку съ Виндою каналомъ, но пороги подъ Голдингеномъ и другія препятствія непозволили сего проекта произвесть въ дѣйство.

Невежа. — Сія рѣка послужитъ путемъ къ новой Коммуникаціи прожектированной между Нименомъ и Рижскимъ портомъ, очемъ уже выше упомянуто. — Понизовье оныя уже судоходно (даже для такихъ судовъ которыя могутъ ходить въ морѣ) но только до города Койдани, отъ сегожъ мѣста стремленіе воды

по оной столь сильно, что буде вознамѣрять проектъ соединенія рѣкъ Двины и Нимена произвесть въ дѣйствіе, нужно необходимо будетъ для удобнаго хода по оной рѣкѣ судовъ прибѣгнуть къ помощи шлюзовъ, — о семъ новомъ пути Водяной Коммуникаціи говорено уже въ статьѣ о рѣкѣ Булдерѣ.

Рѣка Вилія, — другой знатной рукавъ Нимена; — сею рѣкою ежегодно ходитъ до 100 барокъ съ жизненными припасами, она судоходна подъ самою Вильною и до пункта причала Вилики, — въ нее впадаютъ рѣки: Свитуша, и Симяна, коими вѣсною въ полую воду гоняютъ нѣсколько судовъ и плотовъ строеваго лѣса.

Рѣки: Меречинка, Лебединка и Березинка, вовсе ни къ чему не пригодны и для сдѣланія ихъ судоходными востребовалась бы великая издержка, которая однакожъ пользою ихъ замѣнена быть не могла бы.

Рѣка Щарра, — есть самая полезнѣйшая отрасль Нимена; Огинскимъ каналомъ, — (которой нынѣ довѣршается и въ теченіи сего года

долженъ быть окончанъ). — Сія рѣка соединяется съ Яцольдою, Припѣтью и Днѣпромъ, такъ что когда оный каналъ учинится судоходнымъ, то вторично откроется путь между Днѣпромъ и Балтійскимъ моремъ; но существенная сего пути польза состоитъ въ томъ, что водою къ Балтійскому порту приходить будутъ суда изъ Украйны, Малороссіи, Волыніи и Подоліи; — Коммуникація весьма желаемая и безъ приведенія въ дѣйствіе которой, сіи плодородныя Губерніи всегда пребудутъ въ томъ усыпленномъ состояніи, въ которомъ они нынѣ, за неимѣніемъ способа къ вывозу своихъ припасовъ и продуктовъ, принужденно пребываютъ. — Сіе соединеніе Днѣпра съ Нименомъ принесетъ также не сказанную пользу доставленіемъ снарядовъ и припасовъ воинскимъ командамъ расположеннымъ по границѣ между Днѣстромъ и Балтійскимъ моремъ; — рѣка Щарра уже нѣсколько судоходна отъ города Слонима до впаденія ее въ Нименъ; — отъ Слонима же въ ея Верьховьѣ до устья помянутаго Огинскаго канала, — сію рѣку надлежитъ нѣсколько разчистить и поправить; — выше того канала рѣка теряет-

ся въ неизмѣримыхъ болотахъ сихъ провинцій.

Къ системѣ Балтійскихъ водъ принадлежитъ еще рѣка Западной Бугъ, составляющая главную отрасль верхней части рѣки Вислы; — по оной ходятъ барки средней величины, на которыхъ жители Подоліи и Западной Галлиціи ѣздятъ изъ Буга въ Вислу и оттоль къ Данцигскому порту, гдѣ они съ небольшою выгодою избываютъ свои продукты и закупаютъ иностранные товары, какъ то: соль, вино, масло, сахаръ и проч. и съ таковымъ грузомъ отплываютъ обратно, — Сколь сей путь ни труденъ и ни излучистъ, но имъ ежегодно отправляютъ болѣе нежели на 4 миліона рублей разныхъ припасовъ, которые грузятъ въ Россійскомъ владѣніи на пристаняхъ: Устилуки, Критиницы, Кладнѣвъ, Беньдюги, Брестъ Литовскомъ и Опалиніи; — пошлины за оныя платятъ въ Брестѣ. — Безъ сомнѣнія сіе судоходство улучшить и распространить можно; но здѣсь вопросить должно: сіе судоходство полезно ли продавцамъ или государственной казнѣ? ни того ни другаго сказать нельзя, — вся отъ того польза происходитъ Елбингскимъ и Данцигскимъ купцамъ; — продавецъ получаетъ только ту выгоду что возвращается съ товарами а рѣдко съ деньгами; — и сей товаръ по возвращеніи своемъ не могши продать за наличныя деньги, вымѣниваетъ на другіе, съ которыми и принужденъ опять для распродажи ѣхать въ Данцигъ.

Рѣки впадающія въ Бугъ въ Россійскомъ владѣніи.

Мухавица — впадающая въ Бугъ подъ Брестомъ Литовскимъ одна только и есть примѣчанія достойная, поелику она служитъ отраслью каналу, который по представленіямъ послѣдняго Польскаго Короля Станислава Августа вырытъ для соединенія Пины, главнѣйшей отрасли Припѣти (системы Днѣпровскихъ водъ) съ рѣкою Бугъ; симъ каналомъ предполагалось учредить еще другую Водяную Коммуникацію между Днѣпромъ или Чернымъ и Балтійскимъ морями; — ежели Огинской каналъ долженствовалъ доставить судуходство по Нимену въ Кенигсбергъ и Мемель, то Мухавицкой каналъ извѣстный подъ именемъ Королевскаго, — долженъ бы быть гораздо полѣзнѣе для существовавшей тогда Польской республики; поелику бы онъ открылъ водяной путь чрезъ Вислу въ Варшаву столицу оныя, и оттолѣ сею рѣкою къ Елбингскому и Данцигскому портамъ. — Королевской каналъ былъ уже окончанъ и верховья рѣкъ Пины и Мухавицы учинены судоходными; — но тщетно надѣялись обойтиться безъ шлюзовъ или лучше

*

сказать производили работу не соображаясь съ мѣстнымъ положеніемъ и качествомъ грунта, — пролагая линію чрезъ низкія и болотистыя мѣста не наблюдали нивелированія думая, что при открытіи такимъ образомъ канала вода будетъ сама собою собираться въ равную нарочитую глубину, и тѣмъ вся работа окончится; — но сіи болота имѣютъ паденіе отъ источниковъ Мухавицы (или лучше сказать Мохаловли отрасли Мухавицы) къ Пинѣ 37 футами; — открытый при таковомъ паденіи безъ помощи шлюзовъ каналъ не столько казалось приличествовалъ для судоходства какъ для осушенія тамошняго края; не имѣя кромѣ вѣсенняго водополаго времяни въ себѣ воды, и барки, коимъ должно было ходить только сею же порою, чтобы подниматься вверьхъ по Припѣти входили въ оный каналъ тогда когда стекла вода, такъ что для обратнаго ходу вовсѣ оной не доставало, ибо въ Іюлѣ мѣсяцѣ вода въ каналѣ высыхала совѣршенно; — на приведѣніежъ сего канала въ совѣршенно судоходное, какъ для сплаву внизъ, такъ и подъему судовъ, положеніе, необходимо нужно построить отъ 9 до

10 шлюзовъ; оной еще весьма полѣзенъ быть можетъ по воинскимъ пограничнымъ видамъ.

Обозрѣвъ въ кратцѣ различныя системы водъ и рѣкъ представляющихъ способы къ доставленію различныхъ продуктовъ въ Балтійское море, и составляющихъ внутреннѣе судоходство чрезъ изобильнѣйшія края Россійской Имперіи, — приступимъ теперь къ системамъ водъ изливющихся въ Черное море.

## Система водъ Чернаго моря.

Днѣпръ, есть безъ сомнѣнія для приморскихъ Россійскихъ провинцій при Черномъ морѣ лежащихъ, самый полѣзный и главный путь къ судоходству. — Сія рѣка младшая сестра и сопутница Волги выходитъ неподалѣку отъ источниковъ сея послѣднія рѣки и Западной Двины; — судоходною почитать ее можно отъ Смоленска, а ежели угодно и отъ Дорогобужа, — но два нарочито ощутительныя препятствія затрудняютъ по ней плаваніе. — Песчаныя отмѣли, иначе косы называемыя, (неудобство ей общее съ Волгою и другими рѣками тѣкущими на Сѣверъ Европы) выше и ниже Кіева до Кременчуга дѣлаютъ великое затрудненіе судоходству въ межень;

но по правую или по лѣвую сторону между сими отмѣлями всегда находится путь или фарвартеръ для прохода судовъ гдѣ вода бываетъ нарочито глубока; — сіи пути однакожъ каждою вѣсною въ полую воду перемѣняются; — извѣстно, что неудобства такого рода ни какъ отвратить невозможно, тѣмъ менѣе на Днѣпрѣ чѣмъ въ другой рѣкѣ, по необъятному количеству подвижнаго песку, которой онъ имѣетъ въ своей постелѣ или днѣ, — и ни какимъ другимъ средствомъ замѣнить сего нельзя какъ неусыпнымъ со стороны начальства стараніемъ, чтобы каждою вѣсною послѣ водопола лоцмана по своимъ дистанціямъ измѣряли фарвартеръ и означали путь вѣхами, какъ то обыкновенно дѣлаютъ на Сѣверѣ по рѣкамъ а особливо по Свирѣ; — но на сей рѣкѣ еще не введено въ употребленіе, и сіе не прежде учинено будетъ пока неустроятъ судоходства и не опредѣлятъ пристойное число лоцмановъ и смотрителей. — Другое неудобство предстоитъ въ порогахъ, которыя судоходство по сей рѣкѣ ограничиваютъ на одно только въ году время весеннихъ водъ, но и то сопряжено съ великою опасностію и не болѣе 2 или 3 недѣль продолжается; — однакожъ отъ сего судоходства не посредственно за-

висипъ учрежденіе торговыя системы, безъ которыя Черное море на всегда пребудетъ для Россіи маловажнымъ. — Съ того времяни, какъ Россія распространила владычество по оному морю, вся тяжесть таковыхъ препятствій содѣлалась еще болѣе ощутительна; — тщетно старались отвратить сіе неудебство въ бытность Святлѣйшаго Князя Потемкина Генералъ - Губернаторомъ Екатеринославскимъ, — война обьявленная въ 1787 году вовсе намѣреніе оное остановила; — со времяни учрежденія Департамента Водяныхъ Коммуникацій вторично приступлено къ разчисткѣ сихъ пороговъ и на сей конецъ начали производить слѣдующія работы: 1е. Разчищать каналъ между порогами одного берега и помощію перемычекъ удерживать въ разчищенномъ каналѣ воду до нарочитой глубины такъ, чтобъ плавающія по Днѣпру суда и въ самую межень по каналу свободно спускаться и подыматься могли. 2е, Въ большомъ Ненасытецкомъ порогѣ гдѣ всякая разчистка казалась неудобовозможною, и всѣ работы оставались тщетны, особливо для подъема судовъ, надлежало прибѣгнуть къ постройкѣ шлюзовъ и сдѣланія обводнаго около порога въ каменистой скалѣ канала. — Сія работа, и нынѣ продолжается; —

подъ распоряженіемъ онаго Департамента, съ совершеннымъ успѣхомъ уже разчищены три порога; — таковыхъ разчистить должно восемь болѣе или менѣе судоходство затрудняющихъ, и съ будущаго 1805 года надѣются, что сія рѣка учинится судоходною, и тѣмъ несказанную принесетъ пользу для доставленія Крымской соли во внутренность Россіи, — дастъ новую отрасль Россійской промышленности, съ помощію коея вся иностранная соль учинится излишнею, которая въ знатномъ количествѣ привозится особливо чрезъ Балтійскіе порты, — а болѣе того во вновь преобрѣтенныя отъ Польши провинціи, и отъемлетъ знатныя суммы наличной монеты перенося оныя въ иностранныя земли. — Ниже пороговъ Днѣпръ пріемлетъ видъ сходный съ Волгою, — хотя усѣянъ множествомъ островов а въ другихъ мѣстахъ песчаными отмѣлями. — Онъ не представляетъ дальнихъ затрудненій; теченіе тамъ вообще слабо, а потому суда удобно подыматься могутъ вверьхъ греблею, — а иногда при малѣйшемъ вѣтрѣ и на парусахъ; — его отъ части болотистыя берега не позволятъ повсюду учредить для тяги бечевникъ; но въ способныхъ къ тому мѣстахъ пренебрегать установленіемъ онаго

не должно; — подъемъ и возвратъ барокъ, онымъ облегчится и сіе тѣмъ болѣе необходимо нужно, что чрезъ возвратъ въ большемъ количествѣ будутъ доставляться соль, шелкъ, сырецъ, хлопчатая бумага и прочыя Левандскія продукты, безъ которыхъ Россійскія Манифактуры существовать почти не могутъ; — всѣ сіи распоряженія для улучшенія, или лучше сказать для учрежденія судоходства по Днѣпру нынѣ производятся въ дѣйствіе. — Чтожъ касается до мореходнаго посредствомъ сея рѣки судоходства, — Лиманъ представляетъ новыя затрудненія, — изливаясь при слабомъ теченіи различными рукавами въ Черное морѣ, — въ сихъ мѣстахъ отъ наноснаго песку сіи различныя устья Днѣпра столь мѣлководны, что въ межень едва бываютъ 6 футовъ глубиною; — купеческія суда должны бываютъ грузиться товарами внѣ сихъ устьевъ въ глубокой пристани, которая не взирая на свое знаменованіе, худымъ мѣстоположеніемъ представляетъ многія неудобства, сверьхъ того, что сей родъ рейды на неспособномъ мѣстѣ расположенной бываетъ не судоходенъ отъ Ноября до Маія мѣсяца, и когда при Херсонскомъ Адмиралтействѣ строили военные суда и корабли, то они должны были проходить

сіи пескомъ засыпавшіяся устья на камѣляхъ, — оба сіи неудобства понудили изыскивать другое мѣсто для порта судамъ плавающимъ по Днѣпру. — Николаевъ на Бугѣ и на Ингулѣ прекраснымъ своимъ гидрографическимъ положеніемъ представилъ способъ къ строенію военныхъ судовъ, но не великое удобство къ торговлѣ, будучи удаленъ отъ внутренней Коммуникаціи съ Днѣпромъ; — сверьхъ того купеческія суда теряли много времяни подымаясь въ Бугъ и то при сильномъ попутномъ вѣтрѣ, а иногда употребляли на сіе и болѣе нежели сколько нужно времяни для совѣршенія пути изъ Днѣпровскаго Лимана въ Константинополь; — не достигши желаемой цѣли рѣшились для учрежденія купеческаго порта употребить единственное мѣсто, не столь много затрудненія представляющее какъ прочія при томъ морѣ лѣжащія. — Не дальнее его разстояніе отъ Днѣпровскаго Лимана доставило удобство, потребной грузъ караблямъ привозить изъ Днѣпра на транспортныхъ судахъ и погружать въ купеческія, въ портъ приходящія. — Гаджибейская бухта представила таковое мѣстоположеніе и подала случай къ учрежденію Одесскаго порта, а присоединеніе отъ Польши, Подоліи и Волыніи еще болѣе возвысили цѣну онаго порта,

равно полезнаго и по Комерческимъ и по воинскимъ видамъ. — Кораблеплаваніе въ Одессу открыто во всякое время года, — тамъ выстроены пространные магазейны для складки товаровъ привозимыхъ лѣтомъ по Днѣпру на транспортныхъ судахъ; — таковыя же распоряженія учинены по Днѣстру для доставленія продуктовъ изъ Голиціи и Подоліи.

Днѣпромъ ежегодно проходятъ въ Херсонъ и Николаевъ не свыше 300 разныхъ судовъ и лодокъ, а гоняютъ для Адмиралтейства много плотовъ строеваго и дубоваго лѣса; но сіе есть одна только тѣнь того, каковымъ сіе судоходство учинится можетъ и учинится какъ скоро пороги будутъ разчищены; — отъ Кременчуга поднимаются уже вверьхъ, и ежегодно ходитъ до 60 большихъ барокъ съ солью по Днѣпру до Смоленска, и въ другія большія прикосновенныя рѣки, какъ то: Припеть, Десну, и Березину до Новагорода Сѣверскаго, Пинска и Борисовской пристани. — Соль возятъ въ Кременчугъ сухимъ путемъ изъ Крыма, болѣе нежели 700 верстъ разстояніемъ, на многихъ подводахъ; — когда пороги будутъ разчищены, то должно будетъ сухимъ путемъ везть не болѣе 120 верстъ до Береславской пристани на Днѣпрѣ, а изъ Кинбургскихъ соляныхъ озеръ (Солонцовъ) возить уже можно соль водою.

*

## Прикосновенныя рѣки ко Днѣпру и въ оной впадающія.

Столь обширная и великая рѣка, какова есть Днѣпръ, должна естественно имѣть много прикосновенныхъ къ системѣ ея отраслей, кои со временемъ съ тѣмъ большею пользою употребить можно, — что въ окружностяхъ оныхъ имѣется еще необъятное множество строевыхъ лѣсовъ, едва порубкою начатыхъ; — большая часть прикосновенныхъ рѣкъ особливо въ Верховьѣ Днѣпра уже есть судоходна, или удобно таковою учиниться можетъ исключая великой засухи, когда за безводіемъ и по Днѣпру ходить судамъ не можно. — Сіи рѣки имѣютъ систему общую всѣмъ рѣкамъ и рѣчкамъ имѣющимъ источники и воду изъ болотъ и протекающимъ по степямъ и безгорнымъ землямъ.

### Изъ сихъ прикосновенныхъ рѣкъ вниманіе заслуживаютъ.

Друза, — впадающая подъ Рогачевымъ, — не велика и нынѣ не судоходна.

Березина, — нарочито великая рѣка; въ полую воду и въ межень около 700 верстъ до города Борисова и даже до Педозерской пристани, —

гоняютъ ею мачтовые лѣса, которые отъ пристани переволакиваютъ сухимъ путемъ 30 верстъ до города Красные Луки, гдѣ оные опять спускаютъ въ рѣку Ессу и отъ толѣ гоняютъ въ Уллу подъ Лепелемъ. — Сіе обстоятельство подало поводъ къ изысканію способовъ для учрежденія канала могущаго соединить рѣки Березину и Ессу; — удобно можно было найти къ тому способъ въ сихъ мѣстахъ покрытыхъ болотами, большими озерами и озерками, которыя суть источники прикосновенныхъ къ Днѣпру и Двинѣ рѣкъ, и по сему то начали производить работу для соединенія Березины рѣчкою Сергучемъ и озерами Плавіо и Береста и рѣчкою Скоже и Мени, съ Ессою и Уллою принадлежащими къ системѣ Двинскихъ водъ. — Работа сей Водяной Коммуникаціи уже прошлаго 1801 года окончана, — осталось только сдѣлать нѣкоторыя улучшенія по рѣкамъ, и построить на оныхъ шлюзы, что и будетъ довѣршено съ вожделеннымъ успѣхомъ, — къ неописанной пользѣ судоходства изъ Днѣпра къ Балтійскимъ портамъ, къ будущему 1805 году; на Березинѣ находятся уже 3 пристани, въ Бобрушѣ, Бо-

рисовъ и Педозеръ; — къ послѣдней гонютъ только лѣсъ: — до Бобруши и Борисова ежегодно поднимается до 20 барокъ съ солью изъ Днѣпра въ Минскую Губернію, — изъ множества рѣчекъ впадающихся въ Березину: —

Свирлоцъ, — есть знатнѣйшая; въ полую воду вѣсною и до Іюля мѣсяца, можно ею ходить до самаго Минска: а особливо гонять строевой лѣсъ изъ безчисленныхъ непроходимыхъ лѣсовъ городъ сей окружающихъ, и почти за неимѣніемъ способовъ къ вывозу еще даже и не починаемыхъ.

Рѣка Соша, — ею съ нѣкоторыми поправленіями можно ходить почти до самаго города Мстиславля. — Сія рѣка довольно велика, имѣетъ свое начало въ окрестностяхъ города Смоленска и бываетъ судоходна до Іюля мѣсяца, разстояніемъ отъ 4 до 500 верстъ, — ею гоняютъ строевой лѣсъ въ Кіевъ.

Рѣка Припьть, — есть знатнѣйшая отрасль Днѣпра, протекаетъ съ Запада на Востокъ Литовскія провинціи и полагаетъ предѣлъ между ею и Волыніею; почти всѣ строевые лѣса гоняютъ чрезъ нее въ Днѣпръ до Херсона. —

Припѣтью удобно подымаются барки съ 8 и 10,000 пудовъ соли, болѣе нежели на 500 верстахъ разстоянія, до Пинска; — рѣка сія имѣетъ удобнѣйшее положеніе, для составленія внутренней Коммуникаціи, по всей Волыніи, помощію 3 рѣкъ, Горони, Слуцки и Стиры, а посредствомъ Пины и Яцолды впадающихъ почти при одномъ пунктѣ около Пинска въ Припѣть, и по всей Литовской Губерніи. — Сіе естественное положеніе подало поводъ къ устроенію двухъ каналовъ; Огинскаго, для соединенія Яцольды съ Щаррою (о коемъ уже говорено при системѣ Нимена) и Королевскаго, для соединенія Пины съ Бугомъ, о коемъ также упомянуто въ своемъ мѣстѣ.

Въ Припѣть впадаютъ рѣки:

Пина, — которая учинилась судоходною по случаю учрежденія Королевскаго канала, но чтобъ и въ межень ею плавать можно было, надлежитъ построить шлюзы.

Струменъ или Сухона, — ежели ее разчистить, то можно ходить судамъ по оной до Ковеля.

Яцольда, — служитъ устьемъ Огинскому каналу, — ее надлежитъ только очистить отъ

травы, или и каряжника, коимъ она наполнена, ибо при весьма слабомъ теченіи протекаетъ чрезъ Болотистую землю.

Горона и Случа, — могутъ быть приведены въ столь судоходное положеніе, что оными на разстояніи отъ 4 до 500 верстъ изъ всей Волыніи будетъ можно ходить, но для сего въ Верьховьѣ оныхъ, должно выстроить нѣсколько шлюзъ при плотинахъ у мѣльницъ, которыхъ тамъ нарочитое количество построено.

Стира, — удобно можно сдѣлать судоходною до Лутенца, а съ нѣкоторою большею трудностію и до Дубны, но для сего послѣдняго нужно будетъ выстроить болѣе 12 шлюзовъ. —

Цна и Лань: ими въ вѣсеннюю водополь изъ Литовскихъ провинцій гоняютъ нѣсколько строеваго лѣса.

Удобрь, — не великая рѣка текущая изъ Волыніи, однакожъ вѣсною можетъ быть судоходна на нѣсколько сотъ верстъ.

Птиша, — нарочито великая рѣка выходитъ изъ Литовской Губерніи и доставляетъ много строеваго лѣса.

Уша, — ежели ее разчистить, то можно плавать до города Обронска, — что въ Волыніи.

Продолженіе исчисленія рѣкъ впадающихъ въ Днѣпръ.

Рѣка Тетерева, — нынѣ мало судоходна, но ежели ее надлежащимъ образомъ устроить, то можно ходить до самаго города Житомира.

Рѣка Десна, — съ Припѣтью, — можетъ почитаться знатнѣйшею отраслью Днѣпра, и для внутренности Россійской Имперіи гораздо полезнѣйшею, — нежели Припѣть, ибо она протекаетъ чрезъ самые плодородные и изобильные края, какъ произведеніями земли, такъ и строевымъ лѣсомъ. — Она судоходна около 800 верстъ, мимо Чернигова и Новагорода Сѣверскаго до Брянска; — ею отправляютъ съѣстные припасы, лѣсъ и разныя издѣлія изъ Брянска въ Херсонь, иногда же подымаясь вверьхъ по Днѣпру, и въ Смоленскъ. — Ежегодно выходитъ изъ сей рѣки до 100 барокъ и до 300, а иногда и болѣе того возвращается изъ Кременчуга съ солью; — сочиненъ проектъ для соединенія Десны съ Окою посредствомъ Болвы и Жиздры; — предначертаніе

для внупренней Коммуникаціи въ Россійской Имперіи одно изъ самоважнѣйшихъ. — Симъ соединеніемъ можно бы было доставлять изъ Украйны, Малороссіи, всякіе жизненные припасы, а изъ Чернаго моря, различные привозимые къ оному изъ Леванта товары къ Санктпетербургскому порту. — Департаментъ Водяныхъ Коммуникацій не оставитъ учинить надлежащаго по сему важному предмѣту, со временемъ изслѣдованія.

Росса, — хотя и невелика, но вѣсною въ полую воду можетъ быть судоходною.

Сула, — рѣка большей важности и отъ города Лубенъ могла бы быть судоходна, ежели бы промышленности сихъ краевъ доставили способъ сбывать свои продукты и издѣлія устроеніемъ удобнаго судоходства по Днѣпру.

Пслолъ, — Сія степная рѣка бываетъ судоходна только вѣсною, а въ прочія времена года высыхаетъ, — она ни къ чему непригодна и едва ли улучшена быть можетъ.

Крыловка, — также степная маловажная рѣчка; существовалъ нѣкогда родъ сновидѣнія соединить источники сея рѣчки съ Ингуломъ (рѣ-

кою впадающею въ Бугъ, о которой будетъ говорено ниже сего). — Всякое соединененіе сихъ степенныхъ рѣчекъ всегда подлѣжать будетъ великому затрудненію, ибо они суть токмо быстрые потоки питаемыя дождями и снѣгами, а лѣтомъ большею частію бываютъ безводны, но при произведеніи сего проекта въ дѣйство не одно сіе встрѣчается затрудненіе; Выемка земли болѣе нежели на 100 футовъ перпендикулярной глубины учинила оный во все неудобоисполнительнымъ. — Ежели бы сей проектъ былъ произведенъ въ дѣйство, то можно бы было обходить Днѣпровскіе пороги, и Никалаевскому порту доставить несказанную пользу, о чемъ говорено будетъ ниже.

Ворскла, — рѣка довольно большая, но судоходство по оной весьма малое, — протекая близъ Полтавые ее можно бы было учинить судоходною до города Актіарска (въ Украйнѣ).

Рѣка Орелъ, — не столь важна и есть токмо степной потокъ.

Самара, — можетъ быть полезною, да и чаятельно, что со временемъ обратитъ на себя вниманіе, — рѣка сія довольно велика и хотя

*

состоитъ токмо изъ степнаго потока, однако вода въ оной ни когда непресыхаетъ. — До сего времени она безъ употребленія, но открытіе каменнаго уголья въ окрестностяхъ Павлограда, понудитъ сдѣлать оную судоходною, для доставки уголья въ Днѣпръ. — Открытіе сіе тѣмъ большей важности, что всѣ тѣ мѣста безлѣсны.

Сура, — степной потокъ безъ употребленія и безъ надежды когда либо быть полезнымъ.

Таматкатка, — и Базавлукъ, двѣ степныя рѣчки вовсе неупотребительныя. —

Конская, — рѣчка степная не служитъ ни къ чему, и естьли въ разсужденіи оной не сдѣланы будутъ еще нѣкоторыя разысканія, то ни когда ни къ чему годна не будетъ.

Ингулецъ, — большая степная рѣка, но современи малолюдства тѣхъ мѣстъ безъ употребленія. — Въ послѣдствіи можетъ служить къ доставкѣ тесанаго камня, жернавовъ, аспида и даже каменнаго уголья; — естьли увеличится число жителей и промышленность сихъ странъ обратится къ предмѣту сходственно-

му съ ихъ естественнымъ положенiемъ, то есть, къ скотоводству, особливо къ размноженiю овецъ, — тогда по рѣкѣ сей можно будетъ доставлять волну, кожи, овчины, сало, масло, солонину и сыръ.

Бугъ или Богъ, (Страбоновъ Гиранисъ) впадаетъ въ Днѣпровской Лиманъ, при устьяхъ сей рѣки, и въ 30 верстахъ по выше Очакова. — Бугъ есть наивеличайшая изъ рѣкъ Днѣпровской системы, и даже на разстоянiе 150 верстъ внутрь земли могутъ ходить по оной военные Корабли, — пройдя сей предѣлъ усѣяна опасными порогами и обращается болѣе нежели на 300 или на 400 верстъ, въ потокъ, которой не иначе сдѣлать можно судоходнымъ, какъ съ издержками непомѣрными и съ помощiю работъ тѣмъ многотруднѣйшихъ, что должно производить оныя въ самой рѣкѣ, къ томужъ большое возвышенiе береговъ препятствуетъ отвѣсть теченiе оной. — Совсѣмъ тѣмъ, желательно бы сдѣлать рѣку сiю судоходною для промысловъ Волынiи и Подолiи, особливо для заведенiя морской силы въ Николаевѣ, которой бы чрезъ сiе знатную получилъ пользу,

но затрудненія велики чрезъ мѣру и не возможно кажется что либо предпринять.

Рѣки прикосновенныя къ Бугу.

Рѣка Ингулъ. Пространная вѣтвь Буга, которую сдѣлать хотѣли судоходною посредствомъ шлюзовъ и соединить съ Днѣпромъ ея источниками, нѣсколько повыше Елисаветграда; но препятствія непреоборимыя, какъ то: непомѣрная вышина береговъ, мѣлководіе источниковъ Ингула, необходимость прокапывать горы и проч: были бы работы неприличныя пустынѣ, и для Россіи мало полезныя; Ингулъ есть настоящая степная рѣка, и начиная отъ Елисаветграда, имѣетъ довольно воды. — Отъ сего предѣла можно бы оную сдѣлать судоходною до Николаева, съ помощію 20 шлюзовъ по образцу Аглинскихъ, или малыхъ; — въ устьѣ сей рѣки на Бугѣ и Ингулѣ находятся верфи, магазины и проч: Черноморскаго Адмиралтейства. — Портъ сей былъ бы отмѣнно полезнымъ, естьли бы имѣлъ большее удобство во внутренней Коммуникаціи. — Бугъ и Ингулъ непроходимы, а остается токмо одинъ Днѣпръ, въ коемъ

должно проходить часть Лимана, чтобъ войти въ Бугъ, переходъ опасной для судовъ употребляемыхъ на Днѣпрѣ и почти непроходимой для плотовъ строеваго лѣса; — другое важное неудобство сего порта, состоитъ въ затрудненіи подыматься по нижней части Буга, отъ самаго моря до устья Ингула. — Наималѣйшій вѣтръ дѣлаетъ тамъ остановку, а между тѣмъ на разстояніи 100 верстъ должно пробѣжать всѣ румбы, имѣя надобность въ каждомъ вѣтрѣ. — Чрезмѣрная ширина нижней части Буга, весьма отдаляетъ его форвартеръ отъ береговъ, а по сему и не возможно итти бечевникомъ, на судахъ требующихъ болѣе 2½ футовъ глубины; — употребляютъ для сего обыкновенно 3 или 4 малыя весельныя судна, коими тянутъ суда по направленіямъ противнымъ вѣтру, и чрезъ сіе понуждаютъ оныя пробыть на Бугѣ гораздо болѣе времяни, нежели сколько бы нужно было для двукратной поѣздки въ Константинополь, проволочка весьма чувствительная для купеческихъ судовъ, а особливо для флотовъ въ военное время.

Федоровская, — рѣчка не большая и потокъ степной безъ всякаго употребленія.

Титакли, — степной потокъ, лѣтомъ часто пересыхаетъ.

Мертвая вода, — степной потокъ безъ употребленія.

Объ тарталы, — степные потоки, часто пересыхаютъ.

Корабельная, — степной потокъ безъ употребленія.

Синюха, — не большая рѣчка болотистая и почти безъ всякаго теченія, — здѣсь думали найти способы соединить Днѣстръ съ Бугомъ, чрезъ посредство канала длиною отъ 5 до 6 верстъ, которой хотѣли провѣсти отъ Кодима до Яурлина (Днѣстровскаго); но и сдѣсь должно бы также прокапывать гору, построить множество шлюзовъ на Яурлинѣ, которой также есть потокъ, хотя довольно изобильный водою; — Ежели бы мѣста сіи были населены и имѣли рукодѣльную промышленность, то сія Коммуникація давно бы уже существовала; но въ нынѣшнемъ положеніи, кажется никогда

оной не бывать; — верхній Бугъ имѣетъ еще множество боковыхъ вѣтвей, въ коихъ болѣе воды нежели въ степныхъ потокахъ, отъ того что источники ихъ истекаютъ большею частію изъ горъ Подольскихъ и Волынскихъ принадлежащихъ уже къ системѣ Карабатскихъ горъ; — но пока не сдѣлаютъ проходительнымъ самаго Буга, не должно помышлять о сихъ вѣтвяхъ, протекающихъ по наилучшимъ мѣстамъ, и безъ сомнѣнія по наиплодоноснѣйшимъ изъ всей Россіи!

Отъ устья Днѣпра, простираясь по Восточнымъ берегамъ Чернаго моря до границъ Россійской Имперіи, то есть, до устья Днѣстра, впадаютъ также многія рѣки въ сіе морѣ, составляющія большею частію Лиманы или глубокіе заливы, кои вдаются иногда далѣе во внутренность земли. — Но заливы сіи большею частію бываютъ заграждены совершенно перешейками или песчаными насыпями составляющими родъ холмовъ, кои отдѣляютъ ихъ отъ Чернаго моря, а тѣ кои съ моремъ симъ имѣютъ нѣкоторое сообщеніе всѣ непроходимы и заграждены отмѣлями едва оставляющими 2 или 3 фута глубины; — отмѣли сіи простираются далеко въ морѣ, и зыбучій песокъ оныхъ не допуститъ произвести никакой удовлетворительной чистки для открытія входа въ сіи заливы, кото-

рые, естьли бы существовалъ оный, доставили бы частію превосходные естественные порты ; — посредствомъ оныхъ заливовъ могли бы также доставлять соль.

Рѣчки и заливы, или Лиманы разсѣянныя по Восточнымъ берегамъ Чернаго моря, состоятъ изъ Березанскаго залива или Лимана со стѣпною рѣчкою сего названія, впадающею въ оной ; — послѣдняя рѣчка сія пересыхаетъ токмо вѣсною и ни къ чему болѣе не годна какъ только для сдѣланія въ оной водоемовъ чтобы поить скотину. — Междугорье оной могло бы быть обработаннымъ, но потребно къ тому болѣе нежели искуства. — Березанской заливъ простирающійся длиною 40 верстъ внутрь земли, довольно глубокъ и шириною около двухъ верстъ подлѣ самаго Очакова, — доставилъ бы оному водоемъ и выгодный портъ, ежели бы входъ не былъ засыпанъ весьма широкою отмѣлью изъ зыбучаго песку заграждающею его устьѣ, соединясь съ островомъ Березанью находящимся посрединѣ онаго въ нѣсколькихъ верстахъ къ морю. — Сіе неудобство причиною, что заливъ сей полѣзенъ токмо для рыбной ловли, а естьли пожелаютъ, и для нѣсколькихъ соловаренныхъ заводовъ.

Малая Ятчикракъ, — впадаетъ въ Березанской заливъ, и есть токмо степной потокъ, но лощину оной можно бы обработать съ успѣхомъ. — Свиной заливъ или Ташлыкъ совѣршенно отдѣленъ отъ моря низменною полосою земли безъ малѣйшаго сообщенія; — заливъ малъ и ни къ чему не будетъ удобенъ развѣ для соловарень. — Обѣ маленькія Свиныя рѣчки суть токмо степные потоки мало разпространяющіеся во внутренность земли, и въ лѣтнее время совершенно пересыхающія.

Телигульской заливъ, — равенъ обширностію Березанскому, отрѣзанъ отъ моря перешейкомъ надморскихъ холмовъ шириною отъ 3 до 4 верстъ; есть въ ономъ однако не большой рукавъ Коммуникаціи, но въ коемъ глубина воды едва простирается на 2 фута, которая перемѣняется при каждомъ сильномъ вѣтрѣ съ моря, иногда 3 или 4 раза въ одинъ годъ. — Глубина сего залива не столько велика какъ Березанскаго, и простирается токмо до 20 футовъ посрединѣ; — берега онаго болотисты и почти неприступны. — Болота сіи дѣлаютъ

окрестности онаго крайне нездоровыми; но изобилуетъ рыбною ловлею; — различныя маленькія рѣчки или ручьи впадающіе, въ сей заливъ, состоятъ токмо изъ степныхъ потоковъ и пересыхаютъ въ лѣтнѣе время. — Сама рѣка Телигулъ, простирается во внутренность земли весьма далеко, даже до окрестностей Кодима (Буга) отъ коего отдѣлена токмо одною горою; — состоитъ изъ степнаго потока, но въ томъ разнится отъ другихъ, что пересыхаетъ лѣтомъ токмо частями, кои при самомъ слабомъ теченіи не бываютъ стоячими и предваряютъ симъ заразу воздуха. — Таковое положеніе содѣлываетъ подгорье оной довольно удобнымъ къ обработыванію, особливо естли бы въ гористыхъ или низменныхъ мѣстахъ начали разводить лѣса.

Заливы Аджилинскіе, меньше нежели Телигульской, но одинаковаго свойства и топографическаго положенія съ тремя малинькими рѣчками сего названія, кои въ оные впадаютъ и состоятъ изъ степныхъ потоковъ пересыхающихъ въ лѣтнѣе время.

Два Куяльницкіе залива, или шакъ сказашь озера, простираюшся опіъ 50 до 60 верстъ во внутренность мѣстоположенія безъ всякаго сообщенія съ моремъ, будучи отрѣзаны отъ онаго перешейкомъ или полосою, возвышающеюся отъ повѣрьхности моря едва на 5 или на 6 футовъ; — заливы сіи довольно глубоки но берега оныхъ отъ части болотисты, что дѣлаетъ нездоровымъ пребываніе на оныхъ. — Рѣки Куяльники впадая въ озера распространяюшся во внутренность земли столько же далеко какъ и Телигулъ, но въ лѣтнее время совѣршенно пересыхаютъ. — Совсѣмъ тѣмъ лощины ихъ плодоноснѣе Телигульскихъ и весьма годны къ земледѣлію, особливо естьли бы начали съ разведенія лѣса свойственнаго климату. — Два Куяльницкіе озера или залива, отдѣлены сказаннымъ перешейкомъ, шириною отъ 2 до 7 верстъ, отъ большаго Гаджибейскаго залива, въ коемъ учрежденъ Одесской портъ упомянутой выше сего.

Рѣчки Дальникъ и Паравой, состоятъ изъ степныхъ потоковъ, совѣршенно пересыхающихъ въ лѣтнее время. — Они впадаютъ въ

небольшіе заливы или озера отдѣленныя отъ моря перешейками изъ зыбучаго песку, и никакого съ онымъ не имѣютъ сообщенія; — лощины сихъ рѣчекъ мало распространяются во внутренность земли, но представляютъ изобильныя паствы.

Днѣстръ есть порубежная рѣка между Россіею и Европейскою Турціею на Западныхъ берегахъ Чернаго моря. — Она пробѣгаетъ довольно большое пространство и судоходна для умѣренныхъ судовъ, или по крайности можно оную таковою учинить безъ важныхъ трудностей на разстояніе больше 1500 верстъ; — по ней можно производить торгъ отъ подошвы Карпатскихъ горъ и вся Галиція, Букавина, Подолія, Западная Молдавія и Безарабія могутъ доставлять свои продукты въ Черное морѣ; но до сего времяни еще невозпользовались выгодами представляемыми сею рѣкою хотя многіе опыты сдѣланные въ бытность Польской республики, и уже со времяни многихъ вѣковъ (даже когда обладали Генуэзцы торговлею Чернаго моря, Акерманъ и Хотинъ были пристанями на сей рѣкѣ, укрѣпленія коихъ построены Генуэзцами) всегда соотвѣтствовали намѣренію. — Главная сему притчина была та, что приморская часть Днѣстра принадлежала Едисанскимъ кочующимъ Татарамъ а часть верхняго Днѣстра была во владѣніи Турковъ. — Тѣ и другія мало споспѣшествовали та-

ковымъ переходамъ или покрайности вселили и недовѣріе въ торгующихъ. Миръ заключенный между Россіею и Турками въ 791 году разсѣялъ сіи пустые страхи а пріобрѣтеніе Подоліи Россіею подало поводъ начальству устремить свое вниманіе на Днѣстровскую торговлю. — Гидрографія сейе рѣки не противуполагаетъ затрудненій важныхъ, и можно даже въ засуху по оной ходить на судахъ требующихъ глубины 2 футовъ. — Днѣстръ вообще глубокъ, токмо въ верхней части имѣетъ песчаныя отмѣли, на коихъ въ лѣтніе жары остается воды не болѣе на 2½ фута. Но поелику судоходство производилось бы всегда вѣснною, то сіе неудобство было бы тогда нечувствительно; а при возвратѣ были бы суда или порожними или съ легкимъ грузомъ; — въ противномъ случаѣ могли бы воспользоваться осеннею водою. — Въ верхней части Днѣстра подлѣ города Ямполя находилася отмѣль изъ дикаго гранитнаго камня заграждающая рѣку, составляя родъ порога препятствовавшаго судоплаванію внизъ по рѣкѣ, а еще болѣе противу теченія окончали теперь чистку прохода чрезъ сію отмѣль удобнаго какъ для спуску такъ и для поворота оныхъ; — главнѣйшій предмѣтъ относительный къ споспѣшествованію возврата барокъ и судовъ, состоитъ въ учрежденіи бечевника по берегамъ, чѣмъ нынѣ занимаются — Днѣстръ, равно какъ и Днѣпръ, впадаетъ въ Лиманъ или заливъ длиною въ 3 версты а шириною отъ 4 до 6. — Но Лиманъ сей (впадая въ морѣ двумя

устьями) не глубокъ и не дозволяетъ ходить судамъ, требующимъ глубины свыше 5 футовъ. — Со всѣмъ тѣмъ суда сіи бываютъ въ морѣ, ходятъ въ Константинополь и въ Крымъ. — Въ прошлую войну была Россійская флотилія по Днѣстру и подходила даже подъ Бендерскія стѣны. — Князь Потемкинъ приказалъ на семъ мѣстѣ построить бригантины, кои были потомъ отправлены въ Херсонъ и въ Николаевъ. — Мѣлководіе сказаннаго Лимана также ни въ чѣмъ не можетъ препятствовать торговымъ соотношеніямъ, доказываетъ сіе примѣрное судоходство производимое на семъ Лиманѣ въ Акерманской портъ, противу котораго учредили Россіяне пристань или портъ Овидіапольской, куда проходятъ суда посѣщающія Акерманъ; — въ прочемъ, одна токмо Одесса составляетъ большой портъ или главную пристань въ семъ соотношеніи и отстоитъ отъ Овидіаполя токмо въ 38 верстахъ. — Переѣздъ сей дѣлается сухимъ путемъ или водою съ помощію ботовъ; — вверхней части Днѣстра находятся 4 замѣчательныя пристани а имянно: въ Австріи, города Стрія и Салечикъ, а въ Подоліи Сванецъ и Дубосары, — у сего пункта проходитъ большая дорога изъ внутреннихъ мѣстъ Россіи въ Константинополь и въ Молдавію; — также имѣется Карантинъ для проходящихъ изъ Молдавіи или изъ Турецiи. — Днѣстровской Лиманъ весьма изобиленъ рыбою, а особливо стерледями и осетрами.

Рѣки впадающія въ Днѣстръ,

Рѣка Кучурганъ, — состоящая изъ степнаго потока впадаетъ въ большое Пресное озеро сего названія, сообщающееся съ Днѣстромъ. — Оная рѣка вся почти высыхаетъ въ жаркое время, но лощина ея со многими другими весьма способны къ земледѣлію, какъ въ самой вещи и поселѣны уже тамъ довольно изрядныя деревни и сдѣланы заведѣнія.

Ботна, — вытекаетъ отъ Безарабіи, — рѣчка маленькая степная и болотистая; — можетъ быть полѣзною, только для угобженія долины, чрезъ которую протекаетъ, естли тамо заведется землепашество.

Коморовка, — малинькой степной потокъ ни къ чему не служащій.

Бьюка и Ревта: вытекаютъ изъ Молдавіи никакой пользы не приносятъ, — кромѣ что напояютъ поля.

Ташликъ, Черная и Тамашлики маленькія степныя потоки безъ всякаго употребленія, во время лѣта высыхающія.

Ярлика, — довольно изобилующая водою, но

также можетъ почестся за нагорную рѣку, — она протекаетъ съ довольнымъ стремленіемъ по каменистому дну, — столь близко подходитъ къ Кодиму (смотри Бугъ) что намѣревались посредствомъ сихъ рѣчекъ соединить Днѣстръ съ Бугомъ. — Но высокія горы простирающіяся на двуверстномъ разстояніи представляютъ совѣршенную препону исполненію сего намѣренія. — При верхней части рѣки Днѣстра число таковыхъ рѣчекъ весьма увеличивается; — но всѣ они ни что иное суть какъ потоки съ горъ никаковой пользы, безъ чрезвычайныя издержки, судоходству принести не могущія. — Таковы суть: Рошкова, Рукова, близъ Ямбурга Студеница, Сванщчика Струтца и проч. — Всѣ вытекающія изъ Подоліи, — на конецъ Днѣстръ раздѣляясь на два рукава, — одинъ оставаясь при томъ же имени, а другой принявъ Стріи впадаетъ въ Черное море. — Изъ сихъ рукавовъ первой судоходенъ до города Самбора, а другой до города Стріи; — близъ Самбора впадаетъ въ Днѣстръ Пеловка малинькая рѣчка, — посредствомъ которыя Австрійцы предполагали соединить Днѣстръ съ Вислою.

къ Сѣвернымъ берегамъ Чернаго моря и Таврическаго полуострова ни одна рѣка судоходная — или удобная къ содѣланію таковою, — не протекаетъ; такъ, что порты сего полуострова ни какого важнаго влиянія на внѣшнею Россійскую Коммерцію имѣть не могутъ. — Двѣ только отрасли къ доставленію продуктовъ въ Черноморскіе порты существуютъ, Днѣпръ и Донъ; — но имѣя собственные свои порты, первой: Одессу, а другой Таганрокъ, — куда ежегодно корабли для нагрузки приходятъ; — отрасли сіи пользы Таврическому полуострову приносить не могутъ; а потому всякое доставленіе къ его портамъ клади должно бы было происходить сухимъ путемъ чрезъ степи безводныя. — Слѣдовательно и неудобныя къ установленію водныхъ сообщеній; все сіе сопряжено съ столь непомѣрными съ одной стороны издержками а съ другой для промышленниковъ и убытками, — что объ учрежденіи при томъ полуостровѣ Комерческихъ портовъ кажется и помыслить не можно.

## Рѣки протекающія чрезъ Таврической или Крымской полуостровы:

Качанка, Бабщанка, Кирейта, Кашча, Алма, Бельбека, Инкермена, — рѣчки степныя большею частію потоки съ горъ ни къ чему не служащія.

Азовское море, простирается отъ Крымскаго полуострова до города Азова и соединяется съ

*

Чернымъ моремъ посредствомъ пролива древными называемаго Босфоръ.

Въ оное море впадаютъ:

Рѣка Донъ, — вѣршины ея не далеко отъ Тулы изъ Ивановскаго озера, — протекая довольно знатное разстояніе и раздѣлясь подъ городомъ Черкаскимъ на три протока; — впадаетъ подъ Азовымъ въ морѣ. — Устья ее нѣсколько затруднены песками и отмѣлями, такъ что одни только плодоносныя суда могутъ проходить въ морѣ. — Сію рѣку при двухъ пунктахъ предполагалось соединить съ Волгою. 1е, Посредствомъ рѣки Шаты и 2е, посредствомъ Иловлы; — при обѣихъ мѣстахъ работы были начаты, но потомъ оставлены (смотри выше систему рѣкъ текущихъ въ Волгу).

Въ рѣку Донъ впадаютъ:

Донецъ, — вѣршину имѣетъ по выше Бѣла города, — довольно судоходна а особливо вѣсною; — при сей рѣкѣ имѣются желѣзоплавильные заводы и производится не подалеко обработка каменнаго угля, — въ нее впадаютъ:

Айдоръ, Корень, Осколъ, которыя хотя мало, однакожъ судоходны.

Воронежъ, — по сей рѣкѣ судоходство бываетъ только вѣсною въ полую воду; — оною доставляется правіантъ и товары въ Черкаскъ.

Богучаръ, — рѣка маловажная.

Деркулъ, — достойна примѣчанія по бываемымъ въ городѣ при оной лѣшащемъ Деркулѣ тремъ годовымъ ярмонкамъ.

Калитва, — судоходство бываетъ но не велико.

Сосна, — довольно судоходная отрасль Дона.

Въ нее впадаетъ.

Острогожа, — малинькая но вѣсною судоходная рѣчка.

Хоперъ, — начинаясь въ Сѣверной части Саратовской Губерніи изъ болотистыхъ мѣстъ не далеко за границею въ Пензенской Губерніи лѣжащихъ, протекаетъ разстояніе 360 верстъ, орошая великое пространство тучныхъ, хлѣбопашествомъ изобилующихъ земель, и оставляя по обѣ стороны богатые луга и

лѣса. — Рѣка сія въ Коперской округѣ, особливо по втеченіи въ нее рѣки Вороны; — во время вѣсеннихъ водъ судоходна; — выше же Вороны препятствуютъ тому какъ частыя мѣльницы такъ и обвалившіяся въ рѣку деревья.

Въ Хоперъ впадаютъ.

Ворона,
Колытлей,
Гамала,
Миткарей,
Аркадакъ,
Карай и
Сердоба, — всѣ нарочитое пространство протекающія а особливо Сердоба на разстояніи 80 верстъ орошаетъ таковаго же свойства земли какъ и Хоперъ.

Иловла, — объ оной уже упомянуто выше.

Медвица, — вытекая изъ мѣлкихъ стоковъ въ Саратовской Губерніи. — Протекаетъ большею частію степьми на разстояніи 283 верстъ. — Она изрядно населена и въ вѣсеннее время судоходна, а особливо по стеченіи въ нее рѣчки Екгары. — При впадающихъ въ

Мѣдвицу рѣчкахъ строилось для Таганрогскаго порта нѣкоторое количество воинскихъ судовъ, которыя въ полую воду туда и отправлялись.

Въ Мѣдвицу впадаютъ.

Ешкара,

Колышлей,

Карамышъ,

Баланда,

Терса и

Бурлукъ, — нарочитое разстоянїе по 30 и по 100 верстъ протекающїе могли бы быть вѣсною судоходны. — но препятствуетъ тому малая промышленность жителей.

Конецъ.